Merc.
128 i

Merc. 128 i

Liechtenstern

<36604884180015

<36604884180015

Bayer. Staatsbibliothek

Ueber

# Oesterreich's Seeküste,

## Seeschifffahrt und Seehandel

nach ihren

gegenwärtigen Verhältnissen und daraus abgeleiteten Ansichten

von

Joseph Marx Freiherrn v. Liechtenstern.

Bibliothek des Finanz-Ministeriums

Vierte neubearbeitete Ausgabe.

Altenburg, 1821.
Verlag von Christian Hahn.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

# Vorerinnerung.

Seit einer langen Jahresreihe hatte der Herr Verfasser dieser Abhandlung Gelegenheit, den Zustand und Gang des österreichischen Handels näher kennen zu lernen, und setzte sich dadurch in den Besitz von Erfahrungen, die sich bereits in vielen Fällen nützlich bewährten, in welchen der Herr Verfasser bei wichtigen Unternehmungen in diesem Fache mehrmals berathen wurde. — Dieses gab zuerst im Jahre 1801 die Veranlassung, daß diese Abhandlung in zwei getrennten Aufsätzen in dem älteren Archive für Geographie und Statistik für gedachtes Jahr (7tes und 11tes Stück) im Drucke erschien, aber wegen der häufigen Nachfrage bereits im Jahre 1802 mit einigen wenigen Veränderungen besonders abgedruckt werden mußte.

Eine dritte Ausgabe, in welcher beide Aufsätze in einen vereiniget waren, erschien im Jahre 1816 und ist gleich vorigen nicht mehr im Buchhandel zu finden. Von dieser unterscheidet sich aber die gegenwärtige vierte Ausgabe sowohl durch eine ganz neue Bearbeitung, als durch eine namhafte Bereicherung mit Zusätzen, welche theils die Erweiterungen des österreichischen Seehandels mit der größeren Ausbreitung der Seeküste dieses Staates, theils aber auch die veränderten Verhältnisse nöthig gemacht haben.

Der Herausgeber.

Wie die Uebermacht der Europäer von dem Augenblicke an entschieden und bleibend ein Eigenthum unseres Erdtheils geworden ist, als Europa durch Schifffahrt und Handlung die Welt an sein Interesse band, den Geist seiner Völker mit neuen Erfahrungen und schätzbaren Kenntnissen durch sie bereicherte, und selbst durch die größte Erweiterung seiner Bedürfnisse, mit der zugleich gesteigerten Industrie des Mittelstandes, eine unerschöpflich reiche Quelle von Befriedigungsmitteln erhielt, welche seinen Wohlstand selbst erhöhten: — eben so gewinnen und verlieren gegenseitig Nationen eines und desselben Erdtheils, nachdem sie im Besitze einer günstigen Handelslage sind, oder nicht; oder auch, wenn sie die Vortheile einer solchen Lage gehörig zu benutzen verstehen, oder sie vernachlässigen.

Das im Mittelalter so blühend gewordene Deutschland hörte es auf zu seyn mit dem Verluste des Besitzes jenes Theils der großen Handelsstraße der Welt, die durch seine Mitte ihre Richtung hatte, nachdem solche mit der Entdeckung des Seeweges nach Ostindien nothwendig verändert wurde, und die Nationen an den Ostküsten des atlantischen Meeres in ihr Gebiet zu ziehen vermochten.

Inzwischen hat der Handelsweg durch den Osten von Europa nie aufgehört, ein Bedürfniß für die Völker beider an einander grenzender Erdtheile zu seyn, und ist es noch

mehr geworden, seitdem die Cultur im Nordosten und Norden von Europa so große Fortschritte gemacht, und mit ihr sich Bedarf und Erzeugniß auch in dem ausgedehntesten Maaße vermehrt haben.

Schon in den Zeiten des Mittelalters hatte der Handel die Küstenbewohner an der Ost- und Nordsee mit jenen am Pontus in Verbindung gesetzt, und zwischen dem Südosten und Norden von Europa fand ein Verkehr Statt, der an Wichtigkeit für die Verhältnisse der damaligen Zeit und die Bedürfnisse der Völker dieser Epoche nicht geringer als jetzt war und seinen Zug durch einen großen Theil der Länder nahm, welche gegenwärtig im Umfange der österreichischen Monarchie liegen. — Besonders war Ens an der Donau, im Lande der deutschen Ostmark, im 11ten und 12ten und zum Theil noch im 13ten Jahrhundert der Mittelpunct des Handels zwischen dem Osten und Westen von Europa *),

*) Aus einer Menge von Urkunden und anderen historischen Quellen ist Ens als eine der ältesten Städte in Oesterreich bekannt, denn schon das berühmte nahe Lorch dehnte sich hierher aus, und der Sitz des römischen Präfecten war auf dem nämlichen Hügel, dessen spätere Befestigung die Bestimmung erhielt, den räuberischen Anfällen der Hunnen Widerstand zu leisten und ihr Vordringen gegen Deutschland zu verhindern. Aber die herrliche Lage der alten Feste Anesburg, in der Nähe der Ausflüsse der Ens und der Traun, gab diesem Ort auch ein ferneres großes Interesse, als die Hunnen schon weit aus seinem Gesichtskreise entfernt und längst über Oesterreichs östliche Grenzen zurückgedrängt waren. — Es erhob sich nämlich hier aus einem bloßen Waffenplatz eine der bedeutendsten Handelsstädte, die eine lange Reihe von Jahren als solche sich erhielt und zu einem besonderen Flor gelangt war. — — Herzog Leopold erließ 1191 eine eigene Zollordnung, die sich hierauf bezieht, und die große Messe von Ens, die ungefähr zu der Zeit mit dem jetzigen Wiener Jubilatemarkt zusammentraf und nach den Pfingstfeiertagen endete, wurde von Fremden aus den entferntesten Gegenden besucht. — — Hier trafen Kaufleute aus den gewerbreichen Städten an der Maaß und dem Rhein, aus Mastricht, Cöln, Aachen, aus Lothringen und Burgund, mit Deutschen aus Schwaben, Baiern und Franken, mit Böhmen, Polen und den ihnen ursprünglich verwandten Wenden und

wie es jetzt Leipzig ist, und erst nachdem die Schifffahrt eine Vervollkommnung erhielt, die dem Seehandel die nämliche Sicherheit bei einer überaus großen Kostenersparung verschaffte, wurde diese Handelsstraße verlassen und nahm von nun an durch Italien über Venedig und von da durch das mittlere Deutschland ihren Zug. — Man weiß, wie damals Deutschland zu einem Reichthume gelangte, welcher die Eifersucht aller anderen Staaten erregte und wie besonders die Städte Augsburg, Nürnberg, Regensburg und Frankfurt ihren höchsten Flor erreichten; sobald sich aber die Schifffahrt über das afrikanische Vorgebirg ausdehnte, mußten auch die Quellen des deutschen Handels vertrocknen: einerseits, weil die Handelsstraße durch das mittlere Deutschland mit der neuen Handelsstraße längs den Westküsten von Europa in zu naher Berührung war, andererseits aber der levantiner Handel beständige Störungen durch die Barbaren erlitt, welche sich in die asiatisch-europäischen Länder ein-

---

Russen, wie auch mit Italienern zusammen, und tauschten gegenseitig die Erzeugnisse ihrer Länder aus. — Aus den ober- und niederrheinischen Ländern kamen nämlich Tücher; die Schwaben und Baiern brachten Getreide, Holzwaaren, Eisen und Leinsamen zum Verkauf, und insbesondere zogen jährlich die Regensburger mit einem großen Marktschiffe ein, das unter dem Commando ihres eigenen Hansgrafen stand, der zugleich während der ganzen Messe ihr Richter und Häuptling war. — Die Böhmen führten Meth, Schafwolle, Leinwand, Thierhäute und Wachs, dann Eisen und Blei; die Ungarn Thierhäute und die Russen levantiner Waaren, nämlich Mandeln, Reiß, Gewürze, Arzneien, Hermeline, Seidenzeug und Scharlach; endlich die Italiener und Wenden Obst, Weine, Lorbeeren und Oehl zu Markt, und zogen theils mit eingetauschten, theils mit eingekauften Waaren wieder heim. — — Erst nachdem sich die nordöstliche Handelsstraße durch vorgeschrittene Cultur der Ungarn änderte, die Schifffahrt vervollkommnet wurde und der levantiner Handel eine andere Richtung nahm, wodurch andere westlichere Orte denselben bequemer an sich zogen und vorzüglich, nachdem Wien selbst die Hauptstadt und Residenz der österreichischen Fürsten wurde, verlor auch Ens seine Handelswichtigkeit und mit solcher auch seinen Umfang und Wohlstand.

gedrängt, die in der Mitte zwischen Italien und Indien gelegen sind, und die nur für jene Vortheile Triebe fühlten, die sie durch Einfälle in nachbarliche Länder, durch Plünderungen und Räubereien zu erreichen vermochten und erst auf den Punct eines Zurücksinkens kommen mußten, um auf einerlei Standpunct das Bedürfniß des Völkerverkehrs zu fühlen und dieses zu begünstigen.

Seit diesem Zeitpuncte hat auch der Handel zwischen dem Osten, Westen und Norden von Europa von neuem an Ausdehnung gewonnen, und es ist kein Zweifel, daß Oesterreich, durch seine Lage in der Mitte dieses Handelsweges gelegen, sich die Vortheile des Hauptwaarenzuges aus und nach der Levante verschaffen kann, da es ihn selbst durch so viele Natur- und Kunsterzeugnisse seines ausgedehnten und fruchtbaren Gebiets zu beleben vermag. — Ueberdies begünstiget ein mildes Klima hier den Waarentransport fast in allen Jahreszeiten, und da dieser Staat zugleich mit dem Besitz des größern Theils des ausgedehntesten europäischen Flußgebiets, der Donau, die Vortheile der Lage an einem tief gegen die Mitte des europäischen Continents eindringenden Meerbusen verbindet und alle zum Schiffbau nöthigen Materialien selbst im Ueberflusse hat, so bieten sich die größten Erleichterungsmittel des Handels durch eigene Schifffahrt demselben auf eine vorzügliche Weise an.

Schon lange ist der Handel mit der Levante und den Küstenländern des mittelländischen Meeres der stärkste Verkehr, den Oesterreichs Einwohner betreiben; aber noch entsteht nur aus dem Wiederverkaufe eines Theils der auf diesem Wege eingehenden Waaren ein mäßiger Gewinnhandel für diesen Staat. Inzwischen ist der Zeitpunct zu nahe, um schon dem Gedächtnisse verloren zu seyn, welchen nützlichen

Einfluß der verstärkte Transito Oesterreich vor wenigen Jahren verschafft hat, als der englisch-französische Seekrieg, theils auch die unklugen Maaßregeln der französischen Regierung die die aus der Levante von Deutschen, Franzosen und den nordischen Nationen bezogenen Waaren den Landweg zu wählen nöthigten. Gegenwärtig, nachdem Oesterreich nicht nur sein Küstenland wieder erhielt, sondern es an beiden Seiten des adriatischen Meeres noch ansehnlich erweitert hat, erhielt es zugleich das ergiebigste Hülfsmittel, um den Durchgang aller Waaren durch sein Gebiet zu bewirken, welche der größte Theil der europäischen Binnenländer sowohl, als die ihm gegen Norden gelegenen Staaten aus der Levante beziehen. Denn so sehr die Ostsee die eigene Schifffahrt der letzteren begünstiget, so würden doch die Vortheile, welche der Waarenzug auf einem sicheren Weg durch die Mitte unseres Erdtheils für den Handel gewinnt, diejenigen weit überwiegen, die nur auf einem Umweg um die Hälfte des Umfanges von Europa, auch durch das wohlfeilste Transportmittel erreicht werden können, besonders wenn die für diesen Zweck noch unzureichenden Mittel zur Erleichterung der Communication im Innern des Staats, durch die Schiffbarmachung hierzu sich eignender Flüsse, — durch zweckmäßig angelegte Schiffahrtscanäle zu ihrer Verbindung — und selbst durch ein hierauf berechnetes Mauthsystem, oder durch dessen gänzliche Aufhebung vervollkommnet und erweitert würden. — Von diesem Augenblicke an, als die dafür genommenen Maaßregeln in Wirksamkeit treten, wird der Handel Oesterreichs nicht allein für diesen Staat selbst sein höchstes gewünschtes Ziel erreichen, sondern für das ganze mittlere und östliche Europa das höchste Interesse gewinnen, und den der Menschheit so wohlthätigen friedlichen Zustand

benachbarter und an diesem Verkehre theilnehmender Völker dauernd sichern; denn wie könnten sie auch diesen stören, ohne sich selbst der nützlichsten Früchte davon zu berauben? —

Oesterreich ist jetzt im Besitze jener Seeküste, von welcher aus der ganze europäische Landhandel im vierzehnten und funfzehnten Jahrhunderte sein Leben erhielt; aber die Quelle, die ihn damals allein von Venedig aus nährte, ist jetzt durch so viele Nebenquellen verstärkt, daß sie an Ergiebigkeit ihren Zustand in den letzteren zwei Jahrhunderten des Mittelalters weit übertreffen; denn damals konnte weder der Küstenhandel des österreichischen Littorals, noch selbst jener von Dalmatien in Betrachtung kommen, die doch in unseren Zeiten eine gewisse selbstständige Bedeutung erlangt haben, und besonders ist Dalmatien durch die große Anzahl seiner geschickten Seefahrer wichtig geworden, die ihren Ruhm zwar auch schon in früheren Zeiten behaupteten, aber doch ihre Anlage nicht in dem Umfange, wie gegenwärtig, zu entwickeln Gelegenheit gefunden.

Oesterreich hat gegenwärtig an den Küsten des adriatischen Meeres eine Reihe guter Häfen, die vorzüglich nach ihrer Stellung gegen gewisse angrenzende Länder, durch ihren daraus entspringenden vorzüglichsten Handelsbezug in die oberitalienischen Häfen, in die nördlichen Häfen des jetzigen österreichischen Küstenlandes und in die östlichen oder dalmatisch-albanischen Häfen zu unterscheiden sind. — Unter den ersten begreift man vorzüglich die Häfen von Chiozza, Malamocco und Venedig, deren Wichtigkeit für den Handel von Oberitalien um so größer ist, als mehrere schiffbare Flüsse, darunter besonders der Po, die Brenta, die Etsch und Piave aus ziemlich entfernten Gegenden des festen Landes in einem kleinen Bezirk ihre Ausflüsse zusammen

in das Meer haben. — Unter den nördlichen Häfen des österreichischen Küstenlandes sind die merkwürdigsten der Hafen von Triest, die istrischen Häfen von Pirano, Porto Quieto, Rovigno und Pola, Fiume, Buckari, Carlopago, und das bereits in der Carlstädter Militärgrenze gelegene Zengh und die kleineren Landungsplätze auf den Quarnerischen Inseln: Veglio, Cherso und Osero, nebst einigen kleineren. Sie sind es vorzüglich, die auf den Handel der österreichischen Binnenländer, besonders des östlichen Theils des venetianischen Gebiets, der eigentlichen österreichischen und böhmischen Länder, des Königreichs Ungarn und Croatiens den nützlichsten Einfluß haben. — Endlich sind die südöstlicheren Häfen von Zara, Sebenico, Spalato, Trau, Ragusa und Cattaro mit den vorzüglichsten Landungsplätzen auf den dalmatischen Inseln, besonders auf Lesina, Lissa, Brazza und Curzola, ihrer Lage nach vorzüglich geeignet, den Handel mit den türkischen Ländern zu befördern. — Und gerade dadurch, daß diese von einander nicht sehr entfernten Plätze die Stapelorte für den Handel so entgegengesetzter und ausgebreiteter Länder sind, gewinnen sie eine größere Wichtigkeit, als sie unter irgend einer anderen gegenseitigen Stellung und Lage nie erhalten könnten.

Das adriatische Meer, an welchem diese Häfen gelegen sind, ist bekanntlich ein Theil oder ein Busen des mittelländischen, der sich von seiner Mündung an zwischen den italienischen, dalmatischen und albanischen Küsten über 121 Meilen in seiner größten Länge erstreckt, und im Mittel eine Breite von beinahe 20 Meilen hat. Dieser Meerbusen hieß vor Alters Mare superum, in Beziehung auf das tyrrhenische Meer, welches die Alten Mare inferum nannten. — Jene Benennung, obschon sie in einer ganz anderen

Bedeutung gegeben wurde, hat doch auch in der Zunahme und den beständigen Eroberungen, welche es an seinen östlichen Küsten macht, ihren Grund. — Gegenstände stehen nun an der See, oder sind gar von derselben bedeckt, die ehemals davon entfernt waren und im Trocknen standen. Das Flüßchen Recka bei Fiume hat nun an seiner Mündung viel tieferes Wasser, als es ehemals hatte; eben so trifft man an der ganzen dalmatischen Küste Ruinen alter Gebäude und viele andere Gegenstände unter dem Wasser an, welche es außer Zweifel setzen, daß das Meer hier beständig zunimmt und in so weit ihm nicht ein felsiges Ufer unüberschreitbare Grenzen setzt, sich immer weiter in das Land hineindrängt. — Auch in Zara beweiset dieses das ehemalige Pflaster des Platzes, das jetzt weit unter der mittleren Wasserhöhe steht; eben so haben dieses die Ueberreste jener Gebäude gezeigt, welche man bei der Reinigung eines Theils des Hafens daselbst entdeckte.

Allein so wie dieses Meer an seinen östlichen hohen felsigen Küsten beständig zunimmt, so nimmt es an der nordwestlichen niederen Küste ab; die erste Ursache davon sind die vielen Flüsse, welche aus den höheren Gegenden Tyrols, Kärnthens und Friauls kommen, bei ihren öfteren Anschwellungen eine Menge erdigte Theile mit sich führen, die sie in dem Meerbusen, in welchen sie sich ergießen, in einer kleinen Entfernung von kaum 27 geographischen Meilen absetzen. — Eine zweite Ursache sind aber auch die Meeresstürme, bei welchen, wenn ihre Richtung von Südost gegen Nordost, oder auch von Osten gegen Westen zu ist, vieles Erdreich angeschwemmt wird, welches weder die entgegengesetzten schwächeren Landwinde, noch die oben genannten Flüsse hinwegführen können. — Auf diese Weise entstanden

die Inseln, Sandbänke und Untiefen zunächst der nordwestlichen Küste Italiens, von den Ausflüssen der Piave bis an jene der Etsch, die durch kleinere und größere, mehr oder minder tiefe, theils durch menschliche Kunst gebildete Canäle von einander getrennt sind und die Lagunen genannt werden.

In dem Raume, den diese Inseln und Untiefen einnehmen, spürt man wenig von den Wirkungen der Stürme, aber das Fallen und Steigen des Meeres bei der Ebbe und Fluth, ist doch auch hier bemerklich genug, da in beiden Fällen durch die Oeffnungen, welche sich in dem schmalen Inseldamm befinden, der die Lagunen von dem Meere scheidet, das Wasser desselben einen freien Durchgang hat und bei jeder Veränderung den beiderseitigen Wasserstand in ein gleiches Verhältniß setzt. — Der ganze Unterschied der Meereshöhe bei der Ebbe und Fluth beträgt doch kaum, wenn er zur Zeit der Neu- und Vollmonde, der Tag- und Nachtgleichen am größten ist, 8 bis 9 Wiener Zoll; aber die Fluth erhebt sich auch über 4 bis 5 Schuh, wenn anhaltende starke Windstöße aus Südosten kommen.

Auf diesen Schlamminseln der Lagunen sind nun die Häfen von Venedig, Chiozza und Malamocco erbaut. — Chiozza macht darunter von Süden gegen Norden zu den Anfang; dieser Ort ist, wie Venedig, ganz vom Meere umgeben und hängt durch zwei Brücken mit dem nahen Hafen von Brondolo zusammen, wovon die letztere eine hölzerne ist und eine Länge von beinahe 170 Klaftern hat, welche eine kleine Insel, worauf zwei Klöster standen, mit Brondolo vereinigt; Chiozza und die Insel aber sind durch eine steinerne Brücke verbunden. Die Stadt Chiozza, der vorzüglichste Ort in dem ehemals sogenannten Dogado, treibt

einen ziemlich starken Handel, der durch eine für die Schifffahrt überaus bequeme Lage sowohl, als durch die Sicherheit ihres Hafens sehr begünstiget ist. Die Tiefe desselben ist bei 17 Schuh Wiener Maaß, und der Ort wird durch ein Fort von sechs Bastionen vertheidigt, das eine andere Vertheidigung, z. B. durch Verschüttung des Zuganges, (welches die Venezianer 1335 in dem Kriege mit den Genuesern angewandt,) jetzt überflüssig zu machen scheint. Aus den Salinen von Chiozza wird ein Theil des nahen Venedigs und die ganze umliegende Gegend mit dem nöthigen Salz versehen.

Geräumiger noch, als der vorige, wäre der Hafen des alten Brondolo, in der Gegend, wo sich die Mündungen der Brenta, des Bachiglione und anderer kleinerer Flüsse befinden, die aus dem Paduanischen und Vizentinischen kommen; allein die Anschlemmungen, welche diese Flüsse hier bewirkt haben und welchen durch die Kunst sehr wenig und nur unzureichend begegnet wurde, haben die Wassertiefe so sehr verringert, daß größere Fahrzeuge hier nicht einlaufen können.

Desto bequemer und tiefer ist der Hafen des nördlicheren Malamocco, der sich zwischen zwei schmalen, einige italienische Meilen langen Küsten befindet und von der ehemaligen venezianischen Republik zum Kriegshafen bestimmt war. — Ungeachtet dieser Bestimmung besteht doch die Stadt nur aus zerstreuten, schlecht gebauten Häusern, und wird sammt dem Hafen durch die Forts Alberoni und St. Pietro, nebst zwei kleinen, ihnen rückwärts gelegenen Bastionen vertheidiget. — Innerhalb der Lagunen befindet sich hier ein vielfach gekrümmter und zwischen den Jahren 1720 bis 1730 mit ungeheueren Kosten gegrabener Canal, der

von Venedig bis Malamocco reicht, und durch welchen die Schiffe mittelst Ruderböte hierher gezogen werden. Eine solche Fahrt, die nur eine Länge von beiläufig 6500 Klaftern hat, dauert doch gewöhnlich funfzehn bis zwanzig Tage, binnen welcher Zeit, da der Canal jetzt kaum mehr eine Tiefe von 13½ Schuh hat, die Schiffe wiederholt in dem dicken Schlamme des Bodens stecken bleiben, aber gewöhnlich, ohne Schaden zu leiden, bei der folgenden Fluth erhoben und, wenn auch mühsam, in dem Schlamme fortgeschleppt werden, bis sie an ihren Ort gelangen. Doch litten schon einige Schiffe bei dieser Fahrt Schaden, denn 1783 ging das große Kriegsschiff von 74 Kanonen, la Fenice, dabei zu Grunde, und war erst nach dreijähriger Bemühung, mit Zurücklassung eines Theils seines Kiels, aus dem Schlamm herauszuziehen möglich.

Da die Lagunen, oder vielmehr die ihnen vorliegenden Lidos, durch die Meeresstürme schon mehrmals den beunruhigendsten Veränderungen blos gestellt waren und nicht nur der Wohlstand, sondern selbst die Existenz von Venedig von der Erhaltung der letzteren und von der Schiffbarkeit der Canäle in ihrem Innern abhing, die durch die sich einmündenden Flüsse, und den Sand und Schlamm, welchen sie herbeiführen, bedroht war; so hat die Republik in verschiedenen Zeiten erstaunliche Arbeiten unternehmen lassen, um diesen Uebeln zu begegnen. Dennoch gelang es erst im Anfange des achtzehnten Jahrhunderts, durch eine 11,350 Fuß lange Mauer aus großen istrischen Marmorblöcken, die mit Porzellankitt verbunden wurden, auf einem Wald von unter dem niedrigsten Wasser eingerammelten Eichenpfählen, an den schwächsten und den Wirkungen der Meeresstürme am meisten ausgesetzten Theilen der Lidos einen festen Meeres-

damm zu vollenden, der alle Einbrüche von der Meeresseite abzuhalten im Stande ist und sich über 9 Schuh über den höchsten Wasserstand erhebt. Dagegen haben aber alle angewandten Mittel noch nicht hingereicht, die Versandungen der Canäle im Innern der Lagunen ohne beständig neuen Kostenaufwand zu verhindern; allein ich übergehe die weitere Zergliederung dieses Gegenstandes und die sich darauf beziehenden Vorschläge, die seit Cornaro 1560, von Morozini, Frascatoro bis zu den neuesten Zeiten von Prony, Wiebeking u. a. gemacht, wodurch die Lösung dieser wichtigen hydrotechnischen Aufgabe versucht worden und betrachte blos Venedig als den wichtigsten Handelsplatz an dieser Stelle, dessen Anlage, Canäle, Brücken u. s. w. eben so viele Bewunderung, als der ehemalige Umfang seines Verkehrs mit dem ganzen Europa, verdiente, wodurch Venedig der Hauptsitz des Welthandels eine lange Zeit geblieben ist. Der jährliche Geldbetrag des in diesem Ort bewirkten Waarenumsatzes belief sich über 40 Millionen Gulden, und beschäftigte über 3300 eigene Schiffe, welche Venedig in der See hatte, mit mehr als 40,000 Matrosen. — Aber auch noch gegenwärtig treibt Venedig einen sehr nützlichen Propre-, Transito- und einen vorzüglich wichtigen Wechselhandel, in welcher Hinsicht dieser Platz mit den größten europäischen Handels- und Wechselplätzen in Verbindung steht. — Man hat hier mehrere zweckmäßig angelegte Gewerbsanstalten, die auch noch jetzt, nachdem Venedigs Flor bedeutend gesunken ist, doch noch immer sehr einträgliche Nahrungsquellen der Mehrzahl seiner Einwohner geblieben sind. Unter diesen sind besonders bedeutend die Juweliere und Stahlarbeiter; man zählte nämlich im Jahre 1817 hier allein 46 Goldarbeiter, 37 Leinwebereien, 22 Tuch- und Wollenmanufacturen,

30 Kupfergeschirr=, 12 Messingwaaren= und 23 Perlenfabriken, 26 Buchdruckereien, 17 Gewerbsanstalten für Seilerarbeiten, 15 Leder=, 10 Farbewaaren=, 11 Theriak=, 9 Liqueur= und 10 musikalische Instrumentfabriken, 10 Wachsbleichen und Wachsziehereien, 8 Seifensiedereien; ferner Goldstoff=, Gold= und Silbertressen=, Glas=, Spiegel=, Borax=, Wachs= und Seidenblumen=, Wachslarven=, Spielkarten=, Darmsaiten= und unächte Edelsteinfabriken, Essigbrauereien und große Färbereien u. s. w., deren Erzeugnisse den Verkehr dieses Platzes nicht wenig beleben. Dennoch ist sein Transitohandel weit beträchtlicher, wodurch er sowohl mit der Levante, als mit den süddeutschen Bundesländern die wichtigsten Geschäfte unterhält, wenn sie gleich mit dem ehemaligen Handelszustande dieses Platzes nicht mehr verglichen werden können. Dasselbe muß auch von Venedigs Seehandel bemerkt werden; denn von dem Werthsbetrage von beiläufig 35 Millionen Gulden, die im Ganzen aus der venezianischen Provinz und deren Häfen ausgeführt werden, und wogegen für mehr als 48 Millionen fremde Producte eingeführt werden, nimmt Venedig allein einen Antheil, der sich 1817 in Hinsicht des Werths seiner Ausfuhr auf 31,069,157 Liren belief, dagegen die Einfuhr 34,567,808 Liren betragen hat. Im nämlichen Jahre hat die Einfuhr zu Lande an Gewicht 205,628 Centner und an Werth 26,959,413 Lire, die Ausfuhr aber an Gewicht 48,988 Centner und an Werth 11,271,009 Liren betragen. — In demselben Jahre liefen von Venedig unter österreichischer Flagge 1050 Schiffe verschiedener Größe aus, wovon 973 blos ihre Bestimmung im adriatischen Meere hatten, 77 aber weitere Reisen machten; dagegen liefen unter der nämlichen Flagge von kurzen Reisen 2570 und von langen 83 ein. Unter fremden Flaggen besuchten

diesen Hafen 315 Schiffe, wovon 119 von nahen und 196 aus entfernteren Gegenden waren; ausgelaufen sind aber 87 mit fremden Flaggen in andere Häfen des adriatischen Meeres und 82 in entferntere Länder. Von diesen sämmtlichen Handelsfahrzeugen wurden 523,931 Centner verschiedener Waaren eingebracht, darunter an Transitogütern 3123 Centner, an Werth von 879,996 Liren; 231,373 Centner aber wurden ausgeführt. Indessen können die Angaben über die Aus- und Einfuhr zur See darum nie ganz genau seyn, weil in Venedig, als einem Freihafen, die Quantität und der Werth der Waaren nicht amtlich erhoben werden.

Venedigs Girobank ist das Muster aller nachher in Europa errichteten Banken geworden und hat seit 1587, als man ihr eine neue Einrichtung gab, stets ihren Credit behauptet. Allein sie hat weit früher bestanden, und man hat Beweise, daß schon im Jahre 1157 oder 1174 die Republik ihren Fond von 2 Millionen in ihre Verwahrung genommen hat, wodurch ihre Geschäfte einigemal in große Unordnung geriethen. Nebst dieser Bank ist auch die in Venedig bestehende Assecuranzkammer von Wichtigkeit.

An öffentlichen Gebäuden, wovon Venedig, (wo noch 1817 109,779 Einwohner gezählt wurden,) unter beinahe 12,000 so viele merkwürdige aufzuweisen hat, bemerke ich doch hier nur jene, welche sich selbst auf die Schifffahrt beziehen, oder zu deren Vortheil bestehen, und dieses ist bei keinem so sehr der Fall, als bei dem von jeher berühmten Arsenal. Es steht nun seit mehr als 200 Jahren, nämlich seit 1600, ganz vollendet da, und nimmt auf und an dem südöstlichen Theil der Insel Rialto im Ganzen einen Raum von 111,556 französischen Quadratklaftern ein, der mit hohen Mauern und Thürmen umgeben ist. — In diesem Umfange

befinden sich drei Wasserbehälter, wovon der größte und neueste bei 161 Klaftern in der Länge und 49 Klaftern in der Breite hat. An jedem derselben sind mehrere bedeckte Schoppen errichtet, in welchen die Schiffe theils ausgebessert, theils neu gebaut werden; dazu sind sowohl in dem großen als alten Hafen eine angemessene Anzahl Kielplätze, worauf die Schiffe gezimmert und ausgebessert werden. An dem neuen Hafen liegen die schrägen Flächen zum Zimmern der Masten und die Magazine zum Schiffsbauholz, dann der Artillerie und Takellage. Die Bedachung aller dieser Magazine und Schoppen ist von einer so beträchtlichen Ausdehnung, daß ein großer Theil ihres Raums einer ewigen Finsterniß ausgesetzt ist, weil sie nur bei einer geringen Schräge blos gegen die Meerseite zu Oeffnungen haben, in die das Licht einfallen kann; darum müssen auch die Arbeiter in solchen meistens bei Lampenlicht ihre Geschäfte verrichten.

Außer diesen Häfen, die allein für die Marine des Staats bestimmt und selbst dafür von zu beschränktem Umfange sind, haben aber in Venedig die Kauffahrteischiffe ungleich ausgedehntere Ankerplätze, denn nebst dem großen Canale, der schon für sich eine große Menge Schiffe aufzunehmen im Stande ist, dienen auch noch vorzüglich hierzu der Canal della giudecia, der Canal des Schlosses St. Georg, Sacce della misericordia u. m. a. Auch hat Venedig einen eigenen großen Schiffsbauplatz, oder einen Schiffswerft für Kauffahrer, der 16 besondere Räume einschließt, wo von verschiedenen Unternehmern Handelsfahrzeuge erbaut werden. Außerdem sind in dem nahen Chioggia noch 35 Werfte, dann sechs in Palästrina und einer in Caorle.

Es ist gewiß, daß durch die Vereinigung der venezianischen Provinzen die österreichische Schifffahrt eine beträchtliche Vergrößerung erhalten; aber auch schon vor diesem Zeitpuncte hat Oesterreich, und zwar seit den letzten Regierungsjahren der Kaiserin Maria Theresia, ununterbrochen seinen Seehandel erweitert. Ohne vieles Geräusch entstand in Kurzem eine bewaffnete Handlungsflotille, die sich immer vermehrte, und durch welche nicht blos ziemlich bedeutende Handelsgeschäfte nach allen Erdtheilen gemacht, sondern auch eigene Niederlagen und Ruheplätze allda errichtet wurden.

Zu diesem Behufe, um nämlich den Handel seiner Erbstaaten mit anderen Ländern zu befördern, erklärte bereits Kaiser Carl VI. im Jahre 1719 die Häfen von Triest und Fiume für Porti franchi, oder Freihäfen, und errichtete im Jahre 1727 hier eine eigene orientalische Gesellschaft zur Emporbringung des levantinischen Commerz, welche aber wegen des Türkenkrieges bald wieder einging. — Erst unter Theresiens thatenreicher Regierung schienen die Unternehmungen zu Emporbringung des österreichischen Seehandels besser zu gelingen, und besonders erhob sich Triest zu einem ansehnlichen Handelsplatz, nachdem die Salinen nächst der alten Stadt ausgetrocknet und an ihrer Stelle die neue Theresienstadt erbaut wurde. Zur Sicherheit der Schifffahrt insbesondere wurden 1750 zwei kostbare Meerdämme, (Molen,) und ein neuer Canal, der tief in die Stadt eindringt, angelegt. Später wurden zwei Lazarethe hergestellt, nämlich ein Lazareto netto für Schiffe aus Gegenden, über deren Gesundheitszustand man in Zweifel ist, und das im Jahre 1769 vollendete Lazareto sporco für Schiffe aus ungesunden Orten. Ferner wurden hier eine Börse, zwei

Assecuranzcompagnien und eine eigene Seeschule zur Bildung der Jugend zur Schifffahrt, so wie vier eigene Schiffswerfte errichtet, und durch eine mit vielen Kosten über den Karst hergestellte und unterhaltene Straße eine nützliche Erleichterung des Landtransportes von und zu diesem Seehafen bewirkt.

Anfangs (1752) wurde auch zu Triest eine Hauptcommerzialintendanz für das ganze österreichische Littorale angestellt; nachdem aber die Städte Fiume, Zengh und Carlopago wieder mit Ungarn vereiniget wurden und ein eigenes Gouvernement erhielten, bestand bis zur neuesten Zeit das Triester Gouvernement nur aus dieser Stadt und ihrem kleinen Bezirk. Durch die Verordnung vom 14. October 1814 aber ist der Wirkungskreis des Triester Guberniums im Geiste jener ersten Einrichtung wieder erweitert worden, indem ein besonderes österreichisches Küstenland, als eine eigene ziemlich ausgedehnte Provinz, aus Theilen der wieder in Besitz genommenen innerösterreichischen Länder, dann von Civilcroatien, Istrien und Dalmatien gebildet wurde.

Obgleich indessen schon bis zu dem Zeitpuncte, als Triest für einen kurzen Zeitraum von dem österreichischen Staatskörper getrennt wurde, dieser Handelsort durch die vielseitigsten Anstalten möglichst begünstiget war, so hat doch sein Handel nie die beabsichtigte Größe erreicht, und besonders konnte Triest nie seine Wechselgeschäfte in dem Maaße wie Venedig ausdehnen, zugleich war es immer nur ein kleiner Theil, was an fremden Befriedigungsmitteln für die Bedürfnisse der Einwohner der österreichischen Länder durch diesen Platz bezogen wurde, oder was von hier an österreichischen Erzeugnissen dem Auslande zugeführt worden. — Der größere Theil an jenen wurde selbst von dem

entlegneren Hamburg und auf anderen Wegen eingeführt, und die Ausfuhr geschah nicht minder mit größeren Vortheilen auf solchen als durch den Triester Platz. — Sollte nicht hiervon vorzüglich die Kostbarkeit und Beschwerlichkeit des weiten Landtransports, der gänzliche Mangel schiffbarer Wasserstraßen, die diesen Platz mit dem Mittelpuncte der Monarchie und vorzüglich mit dem productreichen Ungarn in eine leichtere Verbindung hätten setzen können, die vorzüglichste Schuld gewesen seyn? Warum konnte sonst der Hamburger Kaufmann nicht nur Prag, sondern auch Wien und noch südlichere Städte von Oesterreich wohlfeiler mit den benöthigten Waaren des Auslandes versehen, als dieses auf den in Ansehung vieler Artikel weit kürzeren Weg über Triest möglich war? — Es ist ferner aber auch wahrscheinlich, daß der Handel von Triest mit viel zu wenigen Rücksichten auf die Handelsvortheile der österreichischen Länder in Beziehung auf die Küstenländer des Mittelmeeres, besonders Nordafrika's und der türkischen Provinzen am Hellespont und an der Donau, betrieben wurde, um jenen Umfang zu gewinnen, für den er so leicht empfänglich ist. Erst in dieser Voraussetzung würde dann auch die Ausführung des Vorschlages *) den weiteren

---

*) Der Gegenstand dieses Vorschlages ist eine für den italienischen und levantinischen Handel nach Deutschland überaus wichtige Abkürzung des Weges von Triest bis an den Bodensee auf der einen, und bis Salzburg und Linz auf der anderen Seite zu bewirken. Dazu wurde bereits im Jahre 1802 von dem triester Handelsmann Griot, Deputirten der Handelsloge daselbst, der kleine Hafen von Cavanna in Friaul in Vorschlag gebracht, wohin die Waaren von Triest gebracht und von hier sodann auf den folgends angezeigten Straßen, weiter auf Wagen zu verführen wären.

Dieser Hafen ist nur 15 italienische Meilen von Triest entfernt, und wird von dem Flusse Cavanna gebildet, dem beständige Quellen eine halbe Meile unter Bistrigna seinen Ursprung geben und welcher

Landweg mit den nördlich zu verführenden Waaren durch den von Triest unweit gelegenen Hafen von Cavanna, über

---

in einem ziemlich tiefen Bette zwischen Morästen zwei Meilen bis zum Meere seinen Lauf fortsetzt. — Hier, wo dieser Fluß sich in das Meer ergießt, hat er eine Breite von 20 Klaftern. Durch eine einfache und leichte Unterstützung der Kunst zur Vertiefung seiner Mündung und zu seiner Erweiterung an einzelnen engen Stellen, dann zur Vereinigung der Gewässer, die ihn verstärken können und durch die Herstellung einer Straße von wenigen Schritten bis zu jener von Bistrigna, würde dieser Hafen zur Erfüllung aller Bedingungen des Vorschlages selbst ganz geeignet gemacht. — Von Bistrigna sollten dann die Waaren in einem Zuge bis Turiacco auf der schon bestehenden und nicht minder leicht zu verbessernden Straße auf Wagen verführt werden. Hier müßte eine Verbindung der beiden Ufer des Isonzo durch eine solide Brücke hergestellt werden, um eine Fortsetzung dieser Communication bis an die nahe Landstraße von Campo longo zu bewirken, welche dann ohne weitere Hindernisse 17 italienische Meilen über Nogaredo nach Udine führte. — Da alle diese Nebenstraßen der vorerwähnten bereits bequemen Commerzialstraße sind, so würde es sich nur darum handeln, durch Cargnia von Venzone bis Innichen in Tyrol, die schon bestehende, doch nur für kleine Wagen noch jetzt brauchbare Straße, in einer Strecke von 20 Stunden zu erweitern und zu verbessern. — Diese neue Straße würde von Bistrigna bis Tolmezzo sich unmerklich in der Ebene erheben und durch zweckmäßige Krümmungen solchergestalt sanft auf- und absteigend, über den Monte Croce geführt werden können, daß kaum die schweren Frachtwagen bei guter Witterung jemals Vorspann brauchen dürften. — Man kann sich die richtigste Vorstellung dieses Straßenzuges durch zu Hülfenehmung der schönen und äußerst genauen Karte verschaffen, welche unter der Leitung des k. k. Feldmarschallieutenants Freiherrn von Zach, als Resultat der triognometrischen Aufnahme des Herzogthums Venedig, durch den k. k. Generalstab entstanden und von dem kosmographischen Institute in vier großen Sectionen herausgegeben worden.

Zur Unterstützung dieses Vorschlags, besonders in Rücksicht der Auswahl des Hafens von Cavanna, bemerkt der Verfasser: a) daß die Fahrt zwischen Triest und demselben vollkommen sicher sei, weil sie gar kein Hinderniß von Sandbänken oder Untiefen gegen sich hat; — b) selbst bei stürmischem Wetter leidet die Schiffahrt hierher keinen großen Aufenthalt; denn gerade die Richtung der in Triest häufiger herrschenden und länger anhaltenden Winde, wie des Borra (Nordost), des Sirocco (Südost), sind der Fahrt nach P. Cavanna günstig; von den ihr widrigen Winden, dem Libeccio (Südwest, Ponente (West), il mestro und Tramontana (Nordwest gen Nord), sind in diesem Gewässer nur von sehr kurzer Dauer, und die Schiffe erhalten bei einem Sturm aus diesen Weltgegenden schnellen und sicheren Schutz, wenn sie sich unter den Berg von Duino, oder an die Küste des Gebiets von Monfalcone flüchten.

Bistrigna, Nogaredo, Udine, dann über den Monte croce einerseits durch Tyrol nach Innichen u. s. w., andererseits

---

Ueberaus groß wären dagegen die Vortheile dieses vorgeschlagenen Straßenzuges für das Commerz, wovon der Verfasser nur folgende aufzählt: 1) a) die beträchtliche Abkürzung des Weges von Triest nach Innichen in Tyrol; denn solches liegt rücksichtlich des ersteren Orts a ponento Mestro (West-Nord-West); die vorgeschlagene Straße würde fast in gerader Linie über Udine durch Cargnia 15 italienische Meilen zu Wasser und 115 zu Lande, im Ganzen also 130 Meilen, welches 10 auf eine Post gerechnet, 13 deutsche Posten betragen; dagegen die ältere Commerzialstraße nach Innichen, durchgehends in Krümmungen und steilen Erhöhungen, außerdem bis Laybach in ganz entgegengesetzter Richtung gegen greco levante (Ost-Nord-Ost) eine Länge von 22 Posten hat, so daß die vorgeschlagene neue Straße für den Handel nach der Schweiz, Schwaben u. s. w. um 9 Posten kürzer seyn würde; — b) eben diese Abkürzung würde auch rücksichtlich der Straße nach Salzburg und Oberösterreich Statt finden, indem der Straßenzug in möglichst gerader Linie von Triest nach Villach ginge, wenn die oben angetragene Straße bei Venzone mit jener von Ponteba in Verbindung gesetzt würde, wodurch dem Handel mehr als 30 italienische Meilen Weges ersparet werden könnten.

2) Wäre aber auch die neue Straße ungleich leichter als jene von Laybach zu befahren, nicht nur wegen der seltneren Krümmungen, sondern auch wegen der ungleich wenigeren Erhöhungen des Bodens, so würden die sehr steilen Berge von Optschina und Wurzen ganz vermieden werden.

3) Hat die neue Straße auch den Ueberfluß an Fütterung und an Lebensmitteln für sich, indem sie ihrer ganzen Länge nach, von Bistrigna bis Innichen zwischen Weiden, Wiesen, Fruchtfeldern hinläuft, dagegen die Laybacher Straße größtentheils durch ein steiniges und unfruchtbares Land geführt ist und die, solche rechts und links begrenzenden felsigten Gebirge die Communication erschweren, woher der beständige Mangel an Fütterung und die Theuerung auf dieser Straße ihren nächsten Grund hat.

4) Ist auch dieser neue Straßenzug wenigern Gefahren ausgesetzt. Theils weil er größtentheils in der Ebene selbst fortläuft und die mäßigen Erhöhungen in seinem nördlichen Theile ungleich minder steil, als die Gebirge der alten Straße sind; — theils auch, weil längs der ersteren die Gebäude fast durchgehends von Steinen aufgeführt und gegen Feuersgefahr gesicherter sind. — Endlich sind auch die Schwierigkeiten, welche in strenger Winterzeit der Schnee auf der alten Straße dem Fuhrwesen entgegenstellt, hier ungleich geringer und bestehen größtentheils gar nicht.

5) Bewirkt die neue Straße einen ungleich größeren Zusammenfluß von Frachtwagen; denn nicht nur die, welche von den Straßen des Pusterthals und Vorarlbergs, so wie jene, die aus Kärnthen und

nach Salzburg und Linz zu nehmen, ihre größte Nützlichkeit erreichen.

Inzwischen darf man auch nicht glauben, daß der Handel von Triest, mit den Hülfsmitteln, die ihn bereits begünstigen, in keinem Verhältnisse stände, denn man zählte vor der französischen Besetzung dieses Ortes schon die Anzahl der jährlich in diesem Hafen angekommenen Schiffe, freilich mit Einschluß der kleinsten, blos dem nächsten Küstenhandel gewidmeten Fahrzeuge, zwischen 5 bis 6000, und der Werth aller hier ein- und ausgeführten Waaren wurde auf 14 bis 15 Millionen geschätzt. — Man berechnete im Durchschnitt, daß der Werth der zur See eingeführten

---

sonst über Pontafel, Cividale, Tolmino und Görz kommen, sondern auch alle, welche aus Oberdeutschland gerade nach Treviso gingen und meistens daselbst keine Rückladung fanden, würden sich der augenfälligsten Vortheile wegen der neuen Straße bedienen. — So wie nun aber überall die Concurrenz den Ueberfluß und dieser die Preisverminderung zur natürlichen Folge hat, so müßte auch der Zusammenfluß von Fuhrleuten auf der neuen Straße nicht allein die heilsame Wirkung hervorbringen, daß die Speditionen beschleunigt, sondern auch, daß der Frachtlohn zum Vortheil der Handlung herabgesetzt würde.

6) Ein weiterer wichtiger Nutzen ergiebt sich aber endlich auch noch für die Staaten Sr. österreichisch kaiserl. Majestät, so wie für Baiern, Franken, Schwaben u. s. w., daß in Friedenszeiten die Nachtheile abgewendet werden könnten, welche die Concurrenz der wichtigen Handelsplätze Livorno, Genua, Nizza, Marseille und die Orte an der Schelde, mit Grund dem Transitohandel dieser Länder drohet. Denn wenn die Vortheile der Fracht nur denen der übrigen südeuropäischen Straßenzüge hier gleich wären, so würde der innere Reichthum an Producten der Natur und Kunst, im Handel mit der Levante und den Barbaresken unfehlbar für die zuerst genannten Länder dadurch völlig und für immer entscheidend seyn, daß er größtentheils seinen beständigen Zug von Süden nach Norden, und umgekehrt, durch die gesegneten Länder der österreichischen Monarchie nähme.

Gewiß konnte es nur bisher die Trennung der beiden Staaten Oesterreichs und Venedigs seyn, daß nicht schon längst die ungemeinen Vortheile wahrgenommen und benutzt worden sind, welche diese vorgeschlagene Handelsstraße so augenfällig anbietet.

Waaren um ein Sechstheil mehr, als jener der Ausfuhr, betragen hat, obschon nebst den hiesigen Natur= und Kunstproducten, als Oel, Salz, Vitriol, verschiedene Baumfrüchte, raffinirter Zucker und Syrup, allerlei Seefische und Austern, Rosoglio und abgezogene Wasser, Potasche, Majolika, Seife und die Erzeugnisse der hiesigen Seiden=, Baumwollen=, Sammt=, Zwirn=, Bleiweiß=, Grünspan=, Weinstein=, Leder= und Talglichtermanufacturen, Wachsbleichen und Färbereien; — auch noch die übrigen Erbstaaten, als Böhmen, Mähren, Nieder= und Innerösterreich einen großen Theil ihrer entbehrlichen Producte über Triest in das Ausland versendeten. — So kamen hier zu Lande an, um weiter von hier über See verführt zu werden: böhmische Leinen= und Glaswaaren, böhmische und mährische Tücher, eine Menge Tabak und etwas Pökelfleisch aus Ungarn; außerdem verschiedene Bergwerksproducte, allerlei Eisen= und Nürnberger Waaren, Idrianer Quecksilber, Leinsamen, bisweilen Getreide und Mehl, dann Wollenzeuge, Talg, Leder, Wachswaaren, Papier, Hüte und mehrere andere Erzeugnisse der Erblande. Dagegen wurden aber hier wieder eine große Menge Oel, nicht nur zum Consumo des größten Theils der Monarchie selbst, sondern auch für einen Theil von Deutschland; ferner viele gesponnene und rohe Baumwolle, Thee, Kaffee, Zucker, Vanille, Cacao, allerlei Spezereien= und Apothekerwaaren, verschiedene Farbestoffe: Krapp, Indigo, Grünspan, Rothholz u. s. w., dann spanische Wolle, Ziegen= und Kameelhaare, Tauwerk, Schiffspech, Korkholz, Salmiak, Borax, römischer Alaun, Vitriol, calcinirte Pottasche, englisches Zinn, ostindische Zeuge, spanische Röhre u. dgl. eingeführt. — Ein ansehnlicher Theil der hier eingegangenen Waaren ging blos durch

die österreichischen Länder transito in das deutsche Reich, und überhaupt veranlaßte die lebhaftesten Geschäfte dieses Platzes der Niederlags- und Speditionshandel, der hier vorzüglich zwischen Deutschland und der Levante betrieben wird, und in dem Maaße noch ohne Vergleich wichtiger werden dürfte, nachdem der fernere Waarentransport eine Erleichterung erhalten sollte. — Nach der österreichischen Wiederbesitznahme dieses Platzes stieg auch der Verkehr desselben wieder ganz außerordentlich; denn sogleich im ersten Jahre belief sich die Waareneinfuhr im Werthbetrage auf 43 Millionen, (in Silbermünze,) welche theils zur Consumtion in den Erblanden bestimmt waren, theils aber auch als bloßes Transitogut wiederum weiter verführt worden. — In dem Jahre 1815 wurden allein an größeren, zwischen 3 und 400 Tonnen tragenden Fahrzeugen 7676 in hiesigen Hafen aufgenommen, und 275,732 Tonnen, (zu 20 Centnern,) an Kaufmannsgütern verschiedener Art ausgeladen und weiter zu Lande verführt. Dennoch war dieser Hafen im Laufe des Jahres niemals voll an Schiffen und nie ein großes Gedränge. — Blos allein durch den amerikanischen Handel wurde eine Ausfuhr an österreichischen Natur- und Kunsterzeugnissen in diesem Jahre (1815) veranlaßt für 1,513,520 Gulden, dagegen die Ausfuhr dahin 1,381,207 Gulden betragen hat. Zehn Jahre früher belief sich die Aus- und Einfuhr nach und von Nordamerika auf 2,229,580 und 1,956,996 Gulden. In einem Zeitraume von 3¼ Jahren wurde auch nach der Bilance an Silbergeld oder Wechseln auf fremde Plätze durch diesen Handel für Triest 944,883 Gulden gewonnen; und nach der Anzeige des Zoll- und Hafenamtes beschäftigte der Triester Handel im Jahre 1808 die Zahl von 26,700 großen Lastwagen, jeden mit mehr als

60 Centnern Fracht beschwert, und 48,652 kleinere zu 12 bis 30 Centner Ladung gerechnet.

In Triest selbst können, mit Ausnahme einiger Artikel, welche die Verordnung vom 11. November 1770 benennet, als: Salz, Tabak, Salpeter, Schießpulver, Quecksilber, Kupfer, Eisen, Stahl, Spiegel, Spiegelgläser und einige wenige andere, alle übrigen Waaren zollfrei eingeführt werden; sobald sie aber über die Grenze des Triester Gebiets landeinwärts gebracht werden sollen, unterliegen sie den vorgeschriebenen Abgaben, wovon selbst seine eigenen Erzeugnisse nicht befreit sind.

Wenn man zu den nothwendigen Eigenschaften eines guten Seehafens die Möglichkeit des leichten und sicheren Aus- und Einlaufens der Schiffe, Geräumigkeit und genugsame Tiefe zählet, so müßte man den Hafen von Triest nothwendig unter die besten Seehäfen rechnen, da die Tiefe des Hafens zwischen 25 bis 35 Schuh beträgt, folglich für die größten Schiffe hinlänglich ist, und die Schiffe zu beinahe allen Stunden und mit drei Viertel der Winde, die man gewöhnlich zählt, sowohl aus- als einlaufen können, ohne durch Sandbänke, Felsen oder Untiefen hierin im geringsten gehindert zu seyn, oder eines Lootsen dazu nöthig zu haben. — Es ist ein eben so angenehmes, als sonst seltenes Schauspiel, welches man in Triest fast täglich bemerken kann, daß nämlich verschiedene Schiffe mit eben demselben Wind zugleich ein- und auslaufen. So würdigte auch vor wenigen Jahren der englische Admiral Fremantl diesen Hafen bei seinem Besuchen desselben und erkannte ganz wohl auch seinen großen Werth darin, daß hier zu keiner Jahreszeit die Schifffahrt gänzlich gehemmt ist, sondern das milde Klima den Schiffern den Besuch dieses Hafens zu jeder Zeit

erlaubt, und es wechselt darum auch hier ein beständiges Ab= und Zugehen der Schiffe, wodurch der Hafen von Triest allein im Stande ist, ungleich mehr als den ganzen Bedarf der Monarchie an fremden Erzeugnissen und den ganzen zur Ausfuhr bestimmten Vorrath an inländischen, im Laufe des Jahres hindurch aufzunehmen.

Bei allen diesen Vortheilen aber fehlt es doch übrigens hier den Schiffen oft an hinlänglicher Sicherheit gegen Wind und Wellen; denn in Ansehung der ersteren ist der Hafen durch die beiden Dämme nur gegen den Ost= und Westwind geschützt, allen übrigen Winden aber mehr und minder offen; größtentheils sichern nun freilich das Becken des neuen Lazareths und die beiden Canäle dagegen, welche sich in die Stadt hinein erstrecken, und in denen eine Menge Schiffe sichern Platz haben; dennoch aber trifft es sich bisweilen, daß nicht alle Schiffe in jenen oder diesen mehr aufgenommen werden können, und dann sind sie allerdings großer Gefahr bei einem entstehenden Sturm ausgesetzt, besonders wenn er aus Ostnordost (Bora), aus Südost (Sirocco), oder aus Südwest (Libeccio) kommt; indem sie Wind und Wellen mit solcher Gewalt an die Dämme und Mauern treiben, wo sie gemeiniglich befestiget sind, daß sie bald daran zertrümmert werden. — Wie man sich dagegen sichern kann, ist wohl bereits gründlich untersucht, und besonders auch von dem königl. baierschen geheimen Rath und Chef des Wasser= und Straßenbaudepartements, Ritter von Wiebeking, in seiner classischen Wasserbaukunst zweiter Ausgabe vom Jahre 1814, gezeigt worden, und wenn nicht bis jetzt schon die vorgeschlagenen zweckdienlichsten Maaßregeln zur Verbesserung dieses Hafens in Ausführung gebracht worden, so darf man es wohl nur allein den ungünstigen

Zeitumständen und der langen Dauer eines schweren Kampfes zuschreiben, den Oesterreich für die Freiheit von Europa, wie für seine eigene Unabhängigkeit und Sicherheit bestehen mußte.

Unter den ältesten österreichischen Seehäfen am adriatischen Meere erhob sich bis zur Zeit, als die eingetretene französische Herrschaft auch hier jede Handelsfreiheit und mit ihr jeden Wohlstand unterdrückte, besonders Fiume, welcher Ort an einem Busen des adriatischen Meeres, dem sogenannten Golfo di quarnero gelegen ist. Diese Stadt, welche 1805 außer dem wenig zahlreichen Adel, der Geistlichkeit und dem Militär 6655, im Jahre 1816 aber in 743 Wohngebäuden 7576 Einwohner hatte, besitzt zwar keinen Hafen, aber kleinere Schiffe können sich in dem Flusse Fiumara oder Reka, oder eigentlich Rechina genannt, begeben, und größere haben auf der Rhede einen vollkommen sicheren Aufenthaltsort. — Die Zahl der jährlich von diesem Handelsplatze abgehenden Schiffe soll sich schon 1800 über 900, oder wie die Fiumer Kaufleute angegeben, mit Einschluß der kleinen Fahrzeuge, die nur zum Küstenhandel in der Nähe dienen, über 2000 betragen haben. — Aber es ist kein Zweifel, daß der Handel nach nunmehriger Wiedervereinigung dieses Seeplatzes mit dem österreichischen Kaiserreiche noch blühender werden muß, nachdem ihm durch die erleichterte Verbindung mit dem productenreichen Ungarn, nämlich durch die Erbauung der neuen Marien-Louisenstraße, zwischen diesem Seeplatz und Carlstadt, das wichtigste und in seiner Einwirkung ausgebreitetste Hülfsmittel verschafft worden.

Die vor bereits hundert Jahren durch einen gewissen k. k. Obristlieutenant von Weis nicht unabsichtlich ganz feh-

lerhaft angelegte Carolinenstraße *) konnte den nützlichen Zwecken ihrer Erbauung nie entsprechen, da der Waarentransport nur durch Saumrösse auf solcher möglich war; aber ob durch Schiffbarmachung des Kulpaflusses von Carlstadt bis Brod nicht noch größere Vortheile, als durch die neue Straßenanlage hätte erreicht werden können, dürfte durch ein auf Sach- und Localkenntniß gestütztes Urtheil wohl sicher nicht verneinend entschieden werden. Gewiß ist es wenigstens, daß die Schwierigkeiten, die sich bei dem Versuch dieses Unternehmens zeigten, mehr dem Mangel an Kenntniß und Thätigkeit des Geschäftsführers, als der Unausführbarkeit des Vorschlages zugeschrieben werden muß; dagegen der höchstgelungene Straßenbau gleich Anfangs unter die glücklich gewählte Leitung eines Mannes kam, der ganz des Faches Meister war.

Während der kurzen Zeit der französischen Regierung in Illyrien legte solche einen hohen Werth auf diese Verbindung der Seeküste mit den östlicheren Ländern und begünstigte auch die Compagnie mit neuen Privilegien, welche durch den Feldmarschallieutenant von Vukassovich diese wichtige Commerzialstraße auf ihre Kosten erbauen ließ, und die Behörden hatten alle Einleitungen getroffen, um die Ausfuhr aus den türkischen Ländern theils durch Bosnien gegen Carlstadt und die östlichen adriatischen Seehäfen zu, theils die aus Ungarn durch eine weite Wassercommunication auf der Save und Kulpa von Belgrad bis Carlstadt zu

*) Man vergleiche damit meine Abhandlung: „Ueber die Schiffbarmachung der Kulpa in Croatien zur Beförderung des inländischen Productenhandels nach dem adriatischen Meere," in des Freiherrn von Zachs allgemeinen geographischen Ephemeriden. Octoberheft. Weimar 1799.

befördern. Aber das Interesse, das aus dem erweiterten Handelskreis dieser Stadt entspringt, ist gewiß ungleich ausgedehnter und vielseitiger seitdem geworden, als Fiume dem Reiche wieder einverleibt ist, und sein Handel an dem großen Vorzug der Lage des Staats, wie an seinen übrigen Verhältnissen Theil nehmen kann. In dieser Voraussetzung kann Fiume auch für einen großen Theil der Monarchie ein wichtiger Platz werden, sobald nämlich alle Communicationen mit diesem Orte erleichtert und hergestellt seyn werden. — Dahin dürfte vorzüglich auch ein bequemer Straßenzug nach Krain durch den Neustädter Kreis gehören, wozu Brod an der Kulpa, durch eine gute Brücke über diesen Fluß begünstiget, ein schicklicher Punct wäre, da von hier bis zur neuen Straße sich die Gelegenheit zu einer vortheilhaften Verbindung auf eine besonders leichte und bequeme Weise anbietet. — Dieser nützliche Zweck, der sich erst bei Ausführung dieses Straßenzuges in seiner großen Wichtigkeit darstellen würde, entging auch dem Scharfblick des Feldmarschallieutenant von Vukassovich nicht, und er hatte darum auch den Antrag, seinen Straßenzug von Loque aus über Delnicze auf Brod zu führen, wo er bereits längs der Kulpa abwärts im günstigsten Terrain eine zum Theil fertige Straße würde vorgefunden haben, die hier sein Vorgänger, der Major von Charpentier, schon angelegt hatte. Allein von dem Augenblick an, als Herr von Vukassovich mit dem Besitzer der Herrschaft Brod, durch seine Schuld, in Mißhelligkeiten gerieth, änderte er auch seinen Plan gänzlich ab, der die Ausführung doch ungemein schneller und mit wenigern Kosten zu Stande gebracht haben würde, als auf dem neuen Zuge zu bewirken möglich war, und darum den oben ausgesprochenen Wunsch zum Nutzen eines großen

und

und zum Theil wohlbevölkerten Landstriches zu erfüllen übrig läßt *).

Man berechnete noch 1789 bis 1790 den Werth aller durch den Fiumer Handelsplatz eingeführten Waaren auf 2,780,571 Fl., und den der Ausfuhr auf 1,341,464 Fl. in Silbermünze; aber beide gewiß zu gering, denn seit dem vollendeten neuen Straßenbau ist er noch ungleich höher gestiegen, und wird es noch mehr, nachdem der Handel von den Fesseln befreit ist, die ihm die französische Herrschaft anlegte. — Der stärkste vormalige Verkehr, den die Fiumer Kaufleute betrieben, geschah mit Oel, das aus Neapel und dem Kirchenstaate hierher gebracht wurde; auch eine Menge türkischer Weizen wurde aus Veglia eingeführt; dagegen erhielten die Schiffe, die diese und andere minder beträchtliche Artikel hierher brachten, zur Rückladung vorzüglich Holz, Eisen und Tabak, dann Getreide und einige in Fiume selbst erzeugte Kunstproducte.

Weiter gegen Südsüdosten grenzet an das Stadtgebiet von Fiume jenes von Buccari. Diese Herrschaft begreift nebst dem kleinen von ungefähr 1850 Menschen bewohnten Städtchen die ehemals sogenannte Grafschaft Modriusch und den Hafen von Porto Re, der vormals zu dem Arsenal des Staats bestimmt, und zur Aufnahme dessen eigener Marine vorbehalten war. — In den Hafen von Buccari laufen kaum 2 bis 300 Schiffe jährlich ein, aber die Buccariner sind selbst gute Seefahrer und legen sich stark auf den Schiffbau, der hier theils durch die Nähe des Haupt-

*) Eine nähere Beschreibung eines Theils dieser Straße und ihrer mir sehr wohlbekannten Umgebung findet man im ersten Bande meiner größeren Geographie des österreichischen Kaiserstaats, S. 516 u. ff. gr. 8. Wien bei Bauer 1817.

materials, theils aber auch durch die Beschaffenheit der Ufer und die Tiefe der See sehr begünstiget ist. Die Handelsgegenstände dieses Platzes sind übrigens die nämlichen, wie bei Fiume; aber ein merkwürdiger wöchentlicher Viehmarkt zu Sorigliewo unweit Buccari bietet zu einem wichtigen Verkehr mit den dalmatischen Inseln Gelegenheit, und im Bezirke der Herrschaft sind ansehnliche Waldungen, welche im Allgemeinen die Hauptgegenstände des hiesigen Ausfuhrhandels liefern; eben solche verschaffen auch zum Theil das erste Material zu dem hiesigen Schiffbau.

In Porto Re, welches blos aus zwei Schlössern besteht, und wegen Mangels an Quellwasser auch nicht leicht stärker angebaut werden kann, ist gar kein Handel, sondern die österreichischen Schiffe pflegen in dem bequemen Hafen dieses Ortes blos zu überwintern. — Kaiser Carl VI. ließ hier zuerst 1733 ein Marinearsenal und einen Schiffsbauplatz anlegen; mit dem Verlust von Neapel hörte dieser Bau aber bald wieder auf, wurde jedoch 1766 wieder fortgesetzt, und damals wurden wirklich hier die ersten zwei Fregatten erbaut. Bei dieser Gelegenheit kam vorzüglich die Frage zur Sprache, ob nicht vielmehr Triest als Porto Re ein vorzüglicherer Platz zu Anlegung eines Marinearsenals wäre und bessere Gelegenheit dazu anbieten würde? — So wie nun die häufigen Waldungen um den letzteren Platz, die Sicherheit gegen Zufälle der Elemente und die übrige natürliche Beschaffenheit seines Hafens Porto Re einen Vorzug vor Triest zu geben schienen; so war doch die ansehnlichere Bevölkerung, (damals bei 26,000, 1816 über 36,000 Individuen,) das damit verbundene Daseyn aller zum Schiffbau nöthigen Arbeiter und Manufacturisten, so wie die Entlegenheit von Porto Re und die Schwierigkeiten, die sich beträcht-

licheren Ansiedelungen, auch des Mangels an süßem Wasser wegen dort entgegenstellten, damals überwiegende Gründe, dem Platz vor Triest den Vorzug wirklich einzuräumen.

Porto Re und Buccari stehen gegenwärtig mit Fiume wie ehemals in Verbindung; aber sie machen nicht mehr wie vorhin einen Theil von Ungarn aus, sondern gehören jetzt zu der neugebildeten Provinz des österreichischen Seeküstenlandes, das aus den Kreisen von Görz, Triest und Fiume besteht, wovon der letzte sowohl das vorhin ungarische Seeküstenland, als auch die quarnerischen Inseln Veglia, Cherso, Osero und mehrere kleinere in ihrer Umgebung begreift. — Auf dem festen Lande reicht dieser Distriet noch etwas südlicher und schließt die beiden kleinen Häfen Czirkvenitze und Novi ein, deren Handel aber wenig bedeutend ist; denn die ganze Ausfuhr derselben und Porto Re's hat 1789 bis 1790 nur 76,327 Fl. betragen, die Einfuhr aber belief sich an Geldwerth auf 42,855 Fl. — Wie hier, so war auch in Buccari die Ausfuhr weit stärker als die Einfuhr; denn diese hat im letztgenannten Jahre nur 83,076, jene aber 367,910 Fl. betragen. Beide betrugen noch sechs Jahre früher, nämlich 1783 bis 1784, nach ihrem Geldwerth 94,747 und 539,927 Fl. — Im letzteren Jahre zählte nach Berzeviczi das ungarische Seeküstenland nicht mehr als 30 Nationalschiffe, die nach Schwartner mit ungefähr 500 inländischen Matrosen bemannt waren.

In der Nähe von Novi, gegen Süden, fängt sich die Carlstädter Militärgrenze an, in welcher die Orte Zengh, Carlopago und St. Georgen die interessantesten Seeplätze sind, von welchen aus einiger Handel mit Landeserzeugnissen getrieben wird. — Zengh war bis zur französischen Besitznahme dieses Landstriches im Jahre 1809 eine königlich=

ungarische Freistadt, stand aber stets mit dem Generalate, von dem es auf der Landseite ganz umschlossen ist, in Verbindung. Dieser Ort hatte übrigens seine ganz eigenen, 1754 erneuerten Statuten, nach welchen seine Verfassung regulirt ist. Gegenwärtig aber ist die Stadt Zengh ganz mit der Militärgrenze als eine eigene, derselben angehörige Communität verbunden, und treibt einen nicht unbedeutenden Ausfuhrhandel mit Getreide, Tabak, Vieh, Wachs und Holz; dagegen werden vorzüglich neapolitanisches Salz, Wein, Fische und Oel aus Dalmatien eingeführt. Dennoch hat Zengh keinen eigentlichen Hafen, sondern blos einen hölzernen Damm von einer Länge von ungefähr 70 Klaftern, der um die Schiffe gegen Windanfälle zu schützen, errichtet ist. Es ist auch hier ein Schiffsbauplatz, und die Einwohner zählten bereits 1799 acht Handelsschiffe zu ihrem Eigenthum. — Von hier ließ Kaiser Joseph II. mit großen Kosten eine eigene, und so gut es das äußerst unebene Local erlaubte, auch ziemlich bequeme Commerzialstraße bis nach Carlstadt führen, welche noch nach ihm die Josephinerstraße genannt wird. — Eine zweite durch den Freiherrn von Vukassowich schon früher, (als er noch Hauptmann war,) angelegte Kunststraße erhält Zengh, über Novi geführt, in Verbindung mit dem Seeküstenlande, und eine dritte, die den vorigen aber nicht gleich kommt, ist zwischen Zengh und dem unfernen Orte St. Georgen, welcher den besten Hafen im Generalate von Carlstadt hat, wo auch ein starker Holzhandel aus den Militärgrenzwaldungen betrieben wird, angelegt. Diese Straßen erstrecken sich fast ununterbrochen von der nördlichen Grenze bei Novi bis über Carlopago und zur dalmatischen Grenze, haben aber doch bereits in der Nähe der Seeküste stark gelitten.

Carlopago ist einer der älteren österreichischen Seehäfen, inzwischen ist seine Lage in der Licca nicht für einen bedeutenden Handel geeignet, obschon der Hafen selbst zu den bessern gehört. — Für den Schiffbau ist gute Gelegenheit allhier; dennoch besaßen im Jahre 1799 die hiesigen Einwohner nur ein einziges Seeschiff eigenthümlich.

Durch die Besitznahme des vormaligen venezianischen Staats erhielt Oesterreich auch mehrere wichtige Häfen und Handelsplätze am adriatischen Meere, wodurch sich der Seehandel dieser Monarchie nicht blos merklich zu erweitern Gelegenheit hat, sondern auch selbst die älteren Häfen, vorzüglich am quarnerischen Meerbusen, mehr Sicherheit erhielten. — Dieses ist bei Porto Re und selbst rücksichtlich Zenghs und Carlopago's besonders der Fall, welche durch die vorliegenden venezianischen Inseln, in deren Buchten sich leicht feindliche Schiffe aufhalten und verbergen, und von da aus sie in wenigen Stunden gedachte Häfen erreichen können, in Kriegszeiten in beständiger Gefahr waren, überfallen zu werden.

Nur 2½ Meilen von Triest südlich gelegen, befindet sich die Hauptstadt des vormaligen venezianischen Istriens, Capo d'Istria genannt, auf einem ganz vom Meere umgebenen Felsen, der nur durch eine lange steinerne Brücke mit dem festen Lande zusammenhängt. Die 5119 Einwohner dieses Orts treiben einen ziemlichen Handel, besonders mit Wein und Seesalz, welches letztere Product, das sowohl in den ergiebigen Salinen dieses Platzes selbst, als in jenen an der gegen Norden und Süden weiter fortlaufenden Küste von Muja an, bis in die Nähe von Corsia erzeugt wird, unter der venezianischen Regierung auch blos

von den drei Orten Capo d'Istria, Muja und Pirano aus zur See verführt werden durfte.

Merkwürdiger als Capo d'Istria und die noch kleineren neben diesem Orte genannten Seeplätze ist der Hafen von Porto delle Rose bei Pirano, in welchem diejenigen Schiffe, die widriger Winde wegen in Triest nicht einlaufen können, sich vor Anker legen und vor allen Winden, außer dem Tramontana, in völliger Sicherheit sind. — Aber weit größer ist der von Porto Quietto, der bei besserer Benutzung für den Handel dieses Landes eine große Wichtigkeit erhalten könnte, da er auch den größten Kauffahrtei- und Kriegsschiffen völlige Sicherheit verschafft; dennoch ist an seinem Eingange auf einer Erdzunge nur der von Fischern bewohnte kleine Ort Citta nuova angebaut.

In einer geringen Entfernung von diesem ist der Hafen des wohlgebauten Städtchens Parenzo, und noch südlicher die zwei vortrefflichen Häfen von Rovigno. Die Einwohner dieses Orts, deren Anzahl sich 1816 auf 9538 belief, benutzen auch die Vortheile ihrer Lage sehr gut, indem sie nicht nur jährlich eine große Anzahl kleinerer Fahrzeuge, Trabaccoli genannt, sowohl zu ihrem eigenen Handel, als für Fremde erbauen, und auch mit großer Thätigkeit sich auf die Fischerei und die Schifffahrt legen. — Dieser Ort ist dadurch der größte, bevölkertste und reichste in ganz Istrien geworden.

Der letzte Seeplatz dieses Landes, der eine besondere Bemerkung verdient, ist das bereits zur Römerzeit berühmte Pola, in einer höchst angenehmen Gegend, an einem schönen Meerbusen, in welchem wohl einige hundert Linienschiffe geräumigen und sicheren Platz fänden, wenn nur der Eingang für größere Fahrzeuge nicht zu eng wäre, wodurch

Segelschiffe, außer bei einem sehr günstigen und auf wenige Richtungslinien beschränkten Winde, im Einlaufen gefährdet oder ganz gehindert sind. Pola, in welchem man in den Perioden seines Blühens über 30,000 Einwohner zählte, hat deren jetzt 846 in 234 größtentheils ärmlichen Hütten, die neben Ruinen stehen, welche noch heute als die Reste römischer Größe und des ungeheuern Luxus der Römer bewundert werden. —

Der Handel, welcher von diesem Orte aus betrieben wird, ist wie der vom ganzen Lande, (welches jetzt einen Theil des Triester Kreises ausmacht,) größtentheils auf die Ausfuhr der Landeserzeugnisse beschränkt; blos die Frachtfahrt ist sehr ausgedehnt, denn der Istrier dienet damit nicht nur allen seinen Nachbarn, sondern auch dem Handel anderer Länder, z. B. den Kaufleuten der päpstlichen Staaten u. s. w., wodurch die Zahl von 567 Fahrzeugen verschiedener Größe, die 1803 mit 2723 Matrosen besetzt waren, beschäftiget werden können. — Inzwischen ist auch der eigene Productenhandel Istriens nicht unbedeutend, denn man führt vielen Wein, Oel und Holz, dann den Gewinn der beträchtlichen Fischereien und Salz von hier aus, dagegen die hier mangelnden Kunsterzeugnisse eingeführt werden. — Aber die ersteren übersteigen um vieles die letzteren, denn allein der Werth der jährlich ausgeführt werdenden gesalzenen Thunfische, Sardellen und Eievoli wird auf ungefähr 300,000 Fl. angeschlagen, und die einzige Stadt Rovigno gewinnt bis 30,000 Golddukaten bei dem bloßen Sardellenfang, ungerechnet den Verkauf der häufig nach Venedig und Triest gehenden Fische. — Dieser Handel wird außer den genannten Häfen auch noch durch den von Umago, den Canal von Lema, den von Arsa,

Porto-Rabatz bei Albona, und durch den östlichen Hafen von Fianona aus betrieben. Im Innern des Landes hingegen ist der Verkehr völlig unbedeutend, theils wegen der Lebensweise und der geringen Bedürfnisse der Einwohner, vorzüglich aber wegen des Mangels an guten Straßen, der allem Handel ein unübersteigliches Hinderniß entgegensetzt.

Die Inseln im Quarnero, welche gegenwärtig zu dem Fiumer Kreise gehören und aus den Inseln Veglia, Cherso, Osero und mehreren unbewohnten Felseninselchen bestehen, haben mehrere gute Häfen und Ankerplätze, aber die Armuth ihrer Einwohner und der mäßige Ueberfluß an Erzeugnissen können noch bis jetzt keinen beträchtlichen Seehandel allhier veranlassen, und werden in der Nähe der besten Seehäfen auf dem festen Lande auch schwerlich jemals dazu gelangen. — Nur Veglia, dessen Einwohnerzahl über 10,414 beträgt, hat einigen Ueberfluß an Getreide, den es theils den Einwohner der anderen beiden Inseln, theils dem übrigen ungarischen und Militärlittorale überläßt. Der Wein, den Veglia im Ueberflusse hervorbringt, wird nach Triest, Fiume, Zengh, Carlopago, theils aber auch nach Venedig zum Verkauf gebracht; Branntwein (Gregie genannt,) aber vorzüglich nach Fiume und Zengh ausgeführt. — Von ihrem Obste verkaufen die Einwohner von Dobrigno und Verbenico einiges nach dem nächsten festen Lande; aber einen weit wichtigeren Handelszweig verschafft in manchen Jahren der Thun- und Scombrifischfang. Besonders versehen die Peseaner mit gutem Vortheil die Stadt Zengh mit ihren Fischen. Auch der Holzverkauf beschäftiget jährlich ungefähr 100 Pielighi mit dem Transporte nach Venedig. — Mit diesen eigenen Erzeugnissen der Insel werden die Befriedigungsmittel für die weiteren Be-

dürfnisse der Landeseinwohner vergütet. Das bedeutendste ist Fleisch, und es werden jährlich ungefähr 400 Stück größeres und 1000 Stück kleineres Schlachtvieh hier von dem festen Lande eingeführt. Auch einen Theil der Wolle, welche die Einwohner zu ihren Zeugen, (Rassen,) gebrauchen, so wie Käse, werden von dem nahen Cherso hierher gebracht. Zu Besca werden kleine Schiffe zur Küstenfahrt gebaut, die sich nie von dieser Insel weiter als im adriatischen Meere selbst ausdehnt. Und vorzüglich hier und auf den beiden anderen Inseln, (Cherso und Ossero,) erbaut man jährlich viele kleinere Schiffe, welche man Trabaccoli nennt, und eine eigene Construction haben, die sich zur Cabotage in diesem Meere besonders nützlich und zweckmäßig bewährt.

Der größte Reichthum der beiden Inseln Cherso und Ossero besteht in Holz, wovon ungefähr 80,000 Passi jährlich können gefällt werden. — In guten Jahren führet man 1000 bis 1500 Barillen Oel von Cherso aus, und an Wein auch über 3000 Barillen. Der Fischfang von Sardellen und Scombri zu Cherso und des Thun zu Ossero verschafft diesen Inseln einen bedeutenden Handelsartikel, um ihn aber zu benutzen und selbst zum Nahrungsgebrauch überhaupt muß das nöthige Salz von Capo d'Istria hierher gebracht werden. Auch erzeugen diese Inseln nie das nöthige Getreide, welches von Veglia, dem ungarischen Littorale, oder auch von Puglia zugeführt wird; bisweilen bringen es auch fremde Schiffe nebst Reiß hierher. — Käse, Wachs und Honig können die Inseln in geringen Quantitäten auch auswärts überlassen; eben so etwas Wolle, aber die meiste wird hier selbst zu Rassen verarbeitet, welche die Krämer und die hier einladenden Schiffleute aufkaufen. Lusin grande und Lusin piccolo, zwei geringe Städtchen auf

Osero, (aber keine Inseln, wie sie bisweilen selbst in öffentlichen Proclamationen irrig genannt werden,) haben Rosogliofabriken. Im erstern Orte werden jährlich ungefähr 1000, im letztern 3600 Bouteillen davon erzeugt und nach Italien und in die Levante ausgeführt. Beide Orte haben auch durch die Schifffahrt einen einträglichen Nahrungszweig für ihre Einwohner; denn ihre Schiffe gehen nach allen Meeren bis nach Amerika, theils mit fremden Ladungen um den Schiffslohn, theils um Handel auf eigene Speculation zu treiben.

Von dem Carlstädter Generalatsdistricte gegen Süden, bieten sich längs der adriatischen Meeresküste eine Reihe, zum Theil ziemlich guter Seehäfen für einen ausgebreiteten Seehandel an. Allein sie würden größtentheils ohne Handel und unbenutzt seyn, wenn sie nicht Bosnien im Rücken hätten, welches sein überflüssiges Hornvieh durch diese Häfen nach den istrischen und dalmatischen Inseln und nach Venedig ausführt. Denn die Bevölkerung ist hier allenthalben gering, der Feldbau schlecht bestellt, und der Mangel an Gewerben und größeren Gewerbsanstalten macht es diesem Lande unmöglich, blos mit eigenen Producten einen nützlichen und bedeutenden Handel zu treiben: dennoch geschieht hier einiges für solchen, und die von Spalato und Trau südlicher befindlichen Orte, so wie ein Theil der Insulaner, betreiben eine ziemlich ausgebreitete Schifffahrt, und unterhalten, wenn auch nur größtentheils als Frachtfahrer, einen sehr lebhaften Verkehr zwischen den Seeplätzen im adriatischen und Mittelmeere.

Zara ist jetzt die Hauptstadt des ganzen Landes von Dalmatien und Albanien, nachdem Ragusa aufgehört hat, die Metropole eines selbstständigen Staates zu seyn; — aber

Zara, (welches 1817 von 7856 Menschen bewohnt war,) hat dennoch keinen großen Handelsbetrieb, denn diesen ziehen theils die vortheilhafter gelegenen Häfen des nahen österreichischen Seeküstenlandes, theils selbst einige Orte im Innern des Landes an sich, die ebenfalls durch ihre Lage und einige andere Handelsvortheile begünstigter sind. Dahin gehöret in Rücksicht auf Zara vorzüglich der in seinem Districte gelegene ansehnliche Ort Obrovacz, welcher mit seinem eigenen kleineren Districte über 11,900 Einwohner hat, und wohin die türkischen Karavanen zu kommen pflegen, um den Austausch ihrer Erzeugnisse gegen die von anderen Ländern benöthigten Waaren zu besorgen. — An diesem Orte ist der größte Viehmarkt im ganzen obern Dalmatien, und die Artikel, die da zum Handel zusammengebracht werden, sind: Salz, Feigen, Mandeln, Hanf und Flachs, Leinwand, Seilerarbeiten, grobes Tuch, (oder dalmatische Rasse,) Zucker, Kaffee, Stahl, Blei und Zinn, Alaun, Indigo, verzinntes Eisenblech, Papier, Glas und Droguerien. — Die Türken vermehren die Zahl dieser Handelsartikel noch mit Getreide, (wenn solches in Dalmatien fehlt,) Hülsenfrüchten, besonders Bohnen, mit gedörrten Pflaumen, gegerbten Thierhäuten, geräuchertem und gesalzenem Fleisch, Pferden, Ochsen und Eisen. — Vergebens würde der Versuch seyn, den Markt von Obrovacz, wie der Antrag war, nach Zara zu verlegen; denn jener Ort ist den türkischen Händlern, mit welchen doch der meiste Verkehr Statt findet, ungleich bequemer, sicherer und auch in Sanitätsrücksichten für das Land selbst vortheilhafter. — Der Handel von Zara beschränkt sich in dieser Beziehung größtentheils auf den Zwischenhandel, der freilich nicht ganz unbedeutend ist. — Sein Territorium kann in fruchtbaren Jahren etwas Getreide und

und Oel verkaufen, dann Käse von der Insel Inconorata, Fische, die vorzüglich um die Scoglien nächst dieser Küste gefangen und dann eingesalzen werden, und Küchengeschirr von der Insel Esso. Einen wichtigen Vortheil würde diesem Bezirke eine verbesserte Schafzucht bringen, da die Wolle ein hier sehr gesuchter Artikel ist. — In Zara findet man mehrere Rosogliofabriken, welche starken Verkehr in das Ausland haben, und sich durch eine gewisse Gattung, so Maraschino genannt wird, vorzüglich empfehlen. Zu diesem Rosoglio wird eine eigene Gattung saurer Kirschen, (Weichseln) verwendet, welche in diesem Lande einen besonderen Culturzweig ausmachen, aber in den übrigen Erblanden wenig bekannt sind. — In Zara werden auch viele Seile verfertiget, und eine erst im Anfange dieses Jahrhunderts entstandene Töpfer= und Ziegelfabrication zeigte bald einen günstigen Erfolg, der um so vortheilhafter zu werden verspricht, da bisher die zu den vielen Bauten nöthigen Ziegel von Venedig und Ancona eingeführt werden mußten, und von geringerer Beschaffenheit sind, als hier erzeugt werden können. Sonst besteht noch in der Nähe zu Novigrand eine kleine Ziegen=Kotzenfabrik.

Der Handel des kleinen, nur von 1137 Menschen bewohnten Städtchens Scordona beschränkt sich größtentheils auf Salz und Getreide mit den Türken. Jenes beziehen und dieses bringen die letzteren mit vielem großen und kleinen Schlachtvieh, gegerbten Fellen, Honig, Wachs, Wolle und Eisen. Man sieht an manchem Tage bis 1000 Pferde mit Salz beladen von Scordona abgehen, wovon jedes ungefähr 4 Cabli oder 8 venezianische Staja trägt. — Dieses Salz wird meistens von Pago und Pirano bezogen, der Gewinn dabei war aber so lange völlig unbe=

deutend, als Ragusa eine selbstständige Herrschaft bildete, und sich beim Handel mit diesem Artikel in Concurrenz setzen konnte. — Nebst dem Salz sind es noch Wein und etwas Wolle, dann Feigen und Fische, womit Scordona einen Ausfuhrhandel treibt.

Bedeutender ist der Handel des unfernen größeren Sebenico, mit 3346 Einwohnern; denn allein an Wein werden über den eigenen nicht geringen Bedarf 30 bis 40,000 Barillen ausgeführt. Desgleichen auch eine Menge Feigen, Mandeln und Maraschen. Käse von der Insel Incoronata, wo die Sebenicaner eine ausgedehnte Viehweide besitzen, gesalzene Fische, besonders Scombri, Mariden, Sardellen, dann Schwämme, so zu Crepano, und Korallen, so von verschiedenen Stellen aus dem Meere geholt werden, machen, nebst dem Salz, den in Sebenico erzeugt werdenden Liqueurs, und dem groben Tuch oder Rassen die bedeutendsten Artikel aus, welche den Ausfuhrhandel beleben. — Dagegen wird eingeführt, besonders durch die bosnischen Türken: Getreide, Schlacht- und Borstenvieh, Pferdefüllen, Eisen, gegerbte Felle, Wachs, Honig und Unschlitt. Auch durch Frachtgeschäfte verdienen sich die Einwohner dieses Ortes viel, die ihre Schiffe im ganzen Umfange des adriatischen Meeres betreiben.

An eben diesem letztern Geschäfte nehmen auch die 6739 Einwohner von Spalato vielen Antheil. Außerdem verführen sie ihren trefflichen Weizen, (ob sie gleich anderen dafür zu ihrer eigenen Nahrung einkaufen,) ferner Wein, Oel und Feigen, die sie den Fremden für die vielen anderen Artikel anbieten können, die sie selbst bedürfen. Zu diesem Zwecke kommen immer eine Menge Schiffe hierher, welche Eisen, Kupfer, Leder, Faßdauben und Reife,

Fässer und andere hölzerne Gefäße, dann wollene und leinene Zeuge, Leinwand, Tücher, Schiffsseile und Stricke, ferner allerlei Eßwaaren, (Hülsenfrüchte, Sauerkraut, Knoblauch, Zwiebeln, Mehlspeisen und dergl.,) einführen. — In Spalato wird auch viel Unschlitt geschmolzen, wovon ein großer Theil nach Ancona, Venedig, Triest und dem festen Lande überhaupt geht. In der Vorstadt Pozzobono sind zwei Wachsziehereien, welche gute Geschäfte mit dem Auslande machen, und das zu ihrer Erzeugung nöthige Material von den Türken und von den Inseln Brazza und Solta erhalten. Auch die hiesigen Rosogliofabriken haben einen guten Absatz nach Italien, den ionischen Inseln und dem Seeküstenlande.

Zwischen Sebenico und Spalato ist der Hafen von Trau ein kleines, nur von 2712 Menschen bewohntes Städtchen. Der zwischen der Stadt und der Insel Bua befindliche schmale Canal ist immer voll Schiffe, die hier nicht nur eine gute Fahrt, sondern auch beständig einen sehr gesicherten Aufenthaltsort in dem großen und bequemen Hafen von Bua finden. — Obgleich um Trau nur ein schmaler Landstrich nächst dem Ufer gut angebaut ist, so werden doch jährlich über 10,000 Eimer Oel und bei 40,000 Eimer guten Weins erzeugt, welche beide Artikel, wie ferner Mandeln, Feigen, Getreide, Branntwein, Schlachtvieh, Häute, Käse, Unschlitt, Wachs, Honig und Wolle, von hier ausgeführt werden. Die letztere geht häufig nach Sinigaglia in das päpstliche Gebiet. — Von hier aus geschieht der meiste Handel zur See, denn der Landhandel mit der Türkei ist äußerst gering, und fast blos auf gegerbte Felle beschränkt, die zum Gebrauch im Makaraner Bezirke selbst dienen.

Der Handel der Kreisstadt Makarska mit 1695 Einwohnern, an der nämlichen Küste, wird größtentheils mit fremden Producten getrieben, denn der hiesige Boden bringt durchaus keinen Ueberfluß hervor. Salz, Feigen, Kaffee, Zucker, Oel, Wein, Reiß, Branntwein und andere Kaufmannswaaren werden den Türken für Getreide, Schlachtvieh, Wolle, Wachs, Honig, gegerbtes Leder und Käse überlassen und damit die Umgebung versehen. — Die Makaraner haben bei ihrem Handel eigene alte Privilegien, die ihnen jedoch bisher von wenig Nutzen gewesen. Die alten Familien von Makarska unterliegen nämlich keinen Handelsabgaben bei der Einfuhr jener Artikel, und auch die Ausfuhr ist frei, in so fern solche mit Pferden geschieht; mit Barken aber genießen nur die privilegirten Familien dieses Vorrecht. — Wein darf nur eingeführt werden, wenn das eigene Product ausgeht; die Vorsteher der Stadt und die sogenannte Superiorität entscheiden alsdann über die Gestattung der Einfuhr desselben.

Noch bleibt rücksichtlich dieses Landstriches der Handel von Narenta und dem inneren Lande zu erwähnen übrig, da dieses an verschiedenen Puncten so vielen Antheil an dem Verkehr der nahen Küsten nimmt. — So versieht Puglizza die Zaraer Rosogliofabriken größtentheils mit den nöthigen Maraschen. — Knin unterhält einen beständigen Verkehr mit Sebenico und Scordona, wohin es Getreide, Weißkohl, Schlachtvieh, Wolle, Wachs und Honig bringt, und dafür das nöthige Salz, Wein, Branntwein, Kaffe, Zwiebeln, Knoblauch, Hanf, Stricke, Töpferwaaren, Glas und andere Artikel, theils zum eigenen Gebrauch, theils zu seinem eigenen weiteren Handel bezieht. — Auch der Ort Sign steht sowohl mit den Türken, als mit dem dalmati-

schen Littorale im Verkehr, und verbindet mit seinem Eigenhandel noch einen sehr nützlichen Zwischenhandel. Von seinen eigenen Producten giebt es Getreide, Heu, Pferde, großes und kleines Schlachtvieh, Wolle, Hühner, dann etwas Honig und Wachs ab, wovon es einen Theil nebst Eisen und Obst selbst aus der Türkei bezieht, und erhält von den Seeorten dafür Wein, Branntwein, Oel und allerlei italienische Früchte und andere Artikel. — Auch Imoschi könnte für den Handel von Makarska dasselbe werden, was Knin für Sebenico und Scordona ist, nämlich ein gelegener Zwischenort zum nützlichen Verkehr zwischen Bosnien, der Herzegovina und der dalmatischen Seeküste; allein die hiesigen Händler sind zu wenig über die Vortheile ihrer Lage aufgeklärt, und zu unthätig, um sich mit größeren Handelsunternehmungen zu befassen, und beschränken sich größtentheils auf den türkischen Viehhandel, nebst welchem sie nur an eigenen Producten Getreide, Wolle und Butter den Makaranern zuführen. — — Lebhafter aber, jedoch nicht bedeutend genug, ist der Handel von Narenta. Seine fruchtbare Umgebung erlaubt den Narentanern, fast alle ihre Nachbarn mit der ihnen größtentheils fehlenden Brodfrucht und mit Fleisch zu versehen; auch unterhalten sie mit den Türken einen bedeutenden Verkehr und beschäftigen einige Schiffe mit dem Handel nach Ragusa und den übrigen Küstenstädten von Dalmatien.

Eine von den Dalmatiern sehr abstechende Industrie nimmt man bei dem kleinen Völkchen der Ragusaner gewahr. Hier wird der Fleiß der Einwohner zwischen Getreide- und Weinbau, Viehzucht, Oel und Obstbaumzucht, Seidencultur, Fischerei, dem Schiffbau, der Seidenzeugfabrication und einem ziemlich ausgedehnten Seehandel getheilt.

theilt. — Was die Ragusaner verführen, sind sowohl eigene Landeserzeugnisse, als auch fremde, theils italienische, theils bosnische, albanische und griechische Producte, besonders Leder, Wolle, Holz, Seide, Salz u. s. w. Schon im verflossenen Jahrhundert zählte man 211 den Ragusanern gehörige Fahrzeuge, und wenn man ihre größeren und kleineren Schiffe zusammenzählt, so sind es mehr als 660, die ihnen eigenthümlich gehören und zum weiten See- und nahen Küstenhandel benutzt werden. — Dieser thätige Handelsbetrieb war auch die einzige Hülfsquelle, daß sich Ragusa als eigener Staat erhalten konnte; denn der Boden würde, bei der Beschränktheit seines Umfanges und bei der Unfruchtbarkeit desselben, Ragusa's mäßige Bevölkerung nicht einmal zu ernähren fähig gewesen seyn. Allein diesen Abgang ersetzte der Speditions- und Commissionshandel zwischen Italien und der Türkei, der hier seinen Sitz hatte und für Ragusa eine unversiegbare Quelle des Wohlstandes seiner Einwohner ist. Im Jahre 1817 belief sich die Einwohnerzahl in Ragusa selbst auf 6512 und die des ganzen Gebiets auf 40,105, und in eben demselben Jahre unterhielten sie 676 Fahrzeuge für ihren Handel.

Auch die Catarraner haben eine beträchtliche Anzahl Schiffe in See, die schon bei der ersten Besitznahme 264, oder mit den ganz kleinen Küstenfahrzeugen 325 an der Zahl betragen haben. Bis 1804 stieg die Anzahl der größeren bereits auf 381 und die Gesammtzahl über 500, die mit mehr als 4000 guten Matrosen besetzt waren; aber im Jahre 1817 belief sich die Zahl ihrer Schiffe nur noch auf 285. Ihre größten Schiffe, die Tartanen (20), Navi (25) und Briggs (125), führen 6 bis 20 kleine Kanonen, und

dehnen ihre Fahrt über das ganze adriatische und östliche Mittelmeer aus, vorzüglich aber waren sie längst als gute Frachtfahrer nach der Levante und dem Archipelag gesucht. — Der Eigenhandel der Boccheser beschränkt sich auf wenige Producte; doch unterhielt damals, als Oesterreich dieses Gebiet zum erstenmal in Besitz hatte, der Kaufmann Verona von Perzagno einen beträchtlichen Oel- und Käsehandel mit Griechenland, und die albanischen Kaufleute, Andrea Tripkovich und Ivanucich aus Dobrota, einen großen Schiffstheer- und Tabakhandel mit Durazzo. — Man rechnet jährlich mehr als 4000 Barillen Oel, über 500,000 Pfund gedörrte Feigen, 50 Centner schöne Seide, 150 Centner Wachs und Honig, bei 5200 Centner sehr schöne Unschlittkerzen und über 10,000 Schaffelle, die jährlich hier ausgeführt werden; außerdem beleben hier folgende Durchgangsartikel noch weiter den Handel der Boccheser, nämlich über 110,000 Stück kleineres Schlachtvieh und 9 bis 10,000 Stück Ochsen, die aus Montenegro und der Herzegovina hier eingetrieben, geschlachtet, geräuchert und als Pökelfleisch wieder ausgeführt werden. — An Käse bringen die Montenegriner ebenfalls über 6000 Centner hierher; und aus Morea führen die Bocheser selbst ein nicht geringeres Quantum des sogenannten formaggio moreotto ein, um ihn wieder nach Venedig und anderen Theilen von Italien auszuführen. Außer diesen wurden ehemals auch aus der Türkei viel Wolle, Wachs, Eisen, wollene Decken und Häute hier eingeführt; allein in den letzteren Zeiten, und besonders während die Franzosen im Besitz dieses Platzes waren, hat sich dieser Handel sehr vermindert.

Von den dalmatischen Inseln sind in Handelsbeziehungen nur Arbe, Pago, Lesina, Curzola und Brazza

vorzüglich zu bemerken. Aber auch diese treiben nur einen geringen Handel. — Von Arbe sind die Hauptproducte Wein und Holz, wovon letzteres größtentheils nach Venedig, der erstere aber nach dem Seeküstenlande ausgeführt wird. Nebst diesen sind noch Wolle, Käse und Branntwein, und in hierzu günstigen Jahren auch die Producte des Fischfanges die einzigen Commerzialartikel dieses Eilandes. — Die Einwohner bezahlen damit ihren Getreidebedarf, den sie aus dem Seeküstenlande beziehen, denn nicht viel weiter erstreckt sich auch ihr ganzer Verkehr. — Wären hier nicht die ehemals bestandenen Salinen so sehr vernachlässiget worden, so könnte die Fischerei für diese Insel einträglich werden, die doch in manchen Jahren gar nichts abwirft. — Alles, was daher ausgeführt wird, macht die Ladung von zwei Trabakeln zu 2000 Staja aus; und einige kleine Barken, welche fremde Kaufleute hier erbauen lassen, vermehren den geringen Gewinn der Einwohner dieser Insel.

Mehr Artikel würde Pago anbieten können, wenn es seinen Einwohnern, wie überhaupt den Dalmatiern, nicht an Industrie zu sehr fehlte, um ihre natürlichen Vortheile gehörig zu benutzen. — Hauptproducte dieser Insel sind Wein und Seesalz; auch der Fischfang liefert einen wichtigen Handelsartikel, und Wachs, Honig, Wolle und Käse können ebenfalls in beträchtlichen Quantitäten ausgeführt werden. — Dagegen sind Holz und Getreide blos aus der Fremde zu befriedigende Bedürfnisse. Das erstere wird von Obrovacz herbeigeschafft, und dort meistens für Salz eingetauscht; letzteres liefern meistens Zengh und Carlopago den Insulanern, und von den Krainern erhalten sie Hanf und Leinwand. — Man baut hier kleine Schiffe, und verfertiget zu den Kleidungsstücken der hiesigen Einwohner das grobe

Wollenzeug, Rasse genannt. — Schifffahrt existirt, außer für obige Zwecke, gar keine, und auch fremde Schiffe landen hier nur höchst selten, da sie kein Handelsvortheil hierher einladet.

Durch ihre bequemere Lage hat Lesina einen bedeutenderen Handelsverkehr, als die vorhergenannten nördlicheren Inseln Dalmatiens; aber auch durch ihre Erzeugung übertrifft sie solche, obgleich die Einwohner sie durch eine bessere Industrie weit mehr erhöhen könnten. — Nach Abzug des eigenen Bedarfs werden allein 95,000 Barillen Wein von hier ausgeführt, dann eine große Quantität Branntwein, und vorzüglich das aus Rosmarin erzeugte sogenannte Königinwasser. — Hierzu kommen noch die gesalzenen Fische, Feigen, etwas Wachs und Honig, und von der Insel Lissa die Carobben oder das Johannisbrod, welches dort gut fortkommt *). —

---

*) Wenn man Oesterreich als einen Seestaat betrachtet, wie solches jetzt theils in Hinsicht auf die Ausdehnung seiner Seeküste, theils in jener seiner Handelsschifffahrt und selbst rücksichtlich seiner Kriegsmarine allerdings betrachtet werden kann: so hat die Insel Lissa, unbeschadet ihres geringen Umfanges, doch einen sehr großen Werth wegen ihrer geographischen Lage fast in der Mitte des adriatischen Meeres. Jetzt und bereits seit langer Zeit ist diese Insel von der von Lesina rücksichtlich ihrer politischen Administration ganz abhängig; dennoch war sie in älteren Zeiten ungleich wichtiger als diese, und auch schon früher den Alten unter dem Namen Issa bekannt. Denn die ältesten Geographen erwähnen ihrer als einer ungemein vortheilhaften und reichen syrakusischen Colonie. Lykophron läßt hier den Kadmus sich längere Zeit aufhalten und einen Sohn erzeugen; Agathemerus und Scymnus Chius geben ihr den ersten Rang unter den illyrischen Inseln, und Strabo zählte sie unter die bekanntesten und unter diejenigen, welche wegen ihrer Handlung und Seemacht vorzüglich berühmt sind. — Ehe der ältere Dyonisius sich ihrer bemächtigte, und hier eine Colonie von Syrakusaner gründete, war sie von Lyburniern und Adriaten besetzt, von welchen die Geschichte wenigere und minder bestimmte Nachrichten als von ihren Nachfolgern enthält. — Als Verbündete der Römer, von denen sie wegen ihrer Geschicklichkeit im Seewesen sehr geschätzt wurden, führten sie öftere Kriege mit den illyrischen Königen. Durch die endliche Eroberung Illyriens durch jene gerieth aber auch Lissa so sehr in Ver-

Diese und viele andere Artikel, womit die hiesigen Kaufleute einen nützlichen Zwischenhandel treiben, beschäftigen die

---

fall, daß sie in mittleren Zeiten nur als Schlupfwinkel narentinischer Seeräuber bekannt blieb, und später die Schicksale des nahen Dalmatiens und vorzüglich ihrer Nachbarinsel Lesina theilte.

Gegenwärtig enthält dieser kleine Erdraum von kaum 2⅔ geogr. Quadratmeilen nur zwei Gemeinden: die des Fleckens Lissa, an einem kleinen Meerbusen, der einen vortrefflichen Hafen bildet; zu dieser gehören die Einwohner der kleinen Orte Bancagrande und Bancapiccola, von welchen 1803 im Ganzen 2450, 1817 aber 2576 gezählt wurden; ferner rechnet man zum Districte von Lissa das unbewohnte Felseninselchen Budiovatz und die Scoglien von Lissa, Ploritza, Creben u. s. w., die sich auf der Ostseite der Insel befinden. Die zweite Gemeinde aber ist die von Comissa, (dem Städtchen Meo der Alten,) 1803 mit einer Einwohnerzahl von 1763, 1817 hingegen von 1881, wohin außer dem am Hafen von Stavsich gelegenen Flecken Comissa noch die Orte S. Vido und S. Nicolo, so wie zu dem Bezirke die Felseninselchen Bergiach, Busi und St. Andrä gehören. — Außer den genannten beiden Häfen sind hier noch die von Figher, an welche Bancapiccola grenzte, der von Manica oder Manego in der Nähe von Vido, und der von Chiave oder St. Nicolo. — Die meisten dieser Häfen sind durch die natürliche Beschaffenheit der Insel, welche ganz gebirgig ist, gegen die meisten Winde vollkommen geschützt, und können einer großen Anzahl Schiffe zum sichern Aufenthaltsorte dienen.

Die Steinart des Gebirges, welches Lissa bedeckt, ist durchaus Kalk, und hat gar nichts ausgezeichnetes in mineralogischer Hinsicht. Die Erdart ist in den Thälern eine sehr eisenschüssige, röthliche, verwitterte Kalkerde mit Dammerde vermischt und wenig fruchtbar, daher der Ackerbau nicht einmal für den Bedarf der Einwohner die nöthigsten Brodfrüchte liefert, und jährlich über 1200 Metzen hier eingeführt werden. Auch die Viehzucht ist unerheblich, und beschränkt sich gänzlich auf Ziegen und Schafe, die nur schlechte Wolle geben, aber auch beinahe allein wegen des Mangels an süßem Wasser noch fortkommen. — Desto vortheilhafter ist hier der Weinbau, der zwar gegenwärtig der Menge und Güte des Products nach unerheblich ist, aber desto berühmter in älteren Zeiten war. Schon Agatarchides erkannte ihm beim Athenäus den Vorzug vor allen anderen Weinen zu; jetzt hingegen scheint er den meisten Weinen der adriatischen Inseln und Küstenländern nachzustehen, verdient aber die größte Rücksicht, da ihn der Boden so sehr begünstigt. Auch Oliven, Maulbeeren, Mandeln, Feigen und Johannisbrod (Carrobben) gedeihen hier vortrefflich, und letzteres macht noch einen Gegenstand des hiesigen Handels aus. Aber vor allem ist der Fischfang, besonders jener der Sardellen, von ungemeiner Ergiebigkeit, und bedürfte durch Anlegung eigener Salinen, oder wenn sich doch Schwierigkeiten entgegenstellten, wenigstens eines Salzmagazins, eines nothwendigen Beförde-

Schiffe der Insulaner selbst, wovon ein Theil in Lesina gebaut ist, und welche das ganze adriatische und Mittelmeer und den Archipelag besuchen.

An dem letzteren Industriezweig nehmen auch die Einwohner der größeren Inseln Brazza und Curzola, Antheil. Die letztere überläßt dem Auslande vielen Wein, womit es die benöthigte Brodfrucht bezahlt, die hier aus dem türkischen Albanien und von Zengh eingeführt wird. Auch wurde von Curzola etwas Oel und vieles Holz zum Militärgebrauche vormals nach dem südlichen Dalmatien und Cattaro ausgeführt, das zum Schiffbau taugliche aber wurde meistens selbst auf der Insel dazu verwendet, und zur Zeit, als die Insel zum erstenmal unter österreichischer Herrschaft gestanden, unterhielten die Einwohner, denen sich

---

rungsmittels, bei dessen Abgang dieser Industriezweig größtentheils sowohl für die Insel selbst, als für den Staat, dem sie angehört, verloren geht. — Auch die Anpflanzung hochstämmiger Waldbäume, wozu es nicht an Terrain fehlt, würde wahrscheinlich zur Verbesserung der Insel durch Vermehrung des Quellwassers einiges beitragen, und den Abgang der gegenwärtig ihren Platz einnehmenden Rosmarin- und anderer wohlriechender Gesträuche reichlich ersetzen, die allerdings den Bienen und Ziegen eine angenehme Nahrung verschaffen, aber sonst hier auch nicht in der Art benutzt werden, wie es doch auf Lesina geschieht, wo man das beliebte Aqua regina daraus erzeugt, und es zu einem allerdings einträglichen Handelsartikel macht.

Würdiget man überhaupt mit gehöriger Aufmerksamkeit die Lage dieser Insel, deren nördlicher und östlicher Seite sich alle Schiffe nähern, welche aus der Levante kommen oder nach solcher gehen; so wird einem die Ueberzeugung ihrer großen Wichtigkeit sowohl als Handelsplatz, als auch als militärischer Punct betrachtet, nicht entgehen. — Wie sie in jener Hinsicht zum ausgedehntesten Zwischenhandel ganz vortrefflich geeignet ist, so ist ihre Stellung zur Sicherung der ganzen nördlichen Küstenstrecke am adriatischen Meere, man kann sagen, einzig, und sie verdient es, daß alle Rücksichten auf sie verwandt werden, welche die Beförderung der mannichfaltigen Industriezweige ihrer Einwohner, die Vermehrung von diesen selbst, theils durch ein besser organisirtes Sanitätswesen, theils durch begünstigte Einwanderungen bedingen.

einige Fremde associirt hatten, sechs patentirte Schiffe in der See, welche als Frachtfahrer meistens nach dem Archipelag vermiethet waren. — Aber lebhafter nehmen sich des letzteren die Einwohner von Brazza an, die auch größtentheils bei dem Frachtgeschäfte ihren Unterhalt suchen; nur schränkt sich ihre Schifffahrt mehr auf das adriatische Meer ein, und die Häfen von Triest, Carlopago, Zengh, Fiume, Buccari, jene der quarnerischen Inseln, Istrien, Venedigs, Ragusa und Cattaro's sind die von ihnen besuchtesten. — An eigenen Producten werden von der Insel Brazza nur etwas Fische, Wein, Branntwein, Oel, Honig, Wachs, Käse, Feigen, Oliven und Maraschen ausgeführt; dagegen fehlt es an Getreide, Holz, besonders Bretern und vielen anderen Artikeln zur Kleidung und Nahrung, die daher aus der Fremde eingeführt werden müssen.

Es ist außer Zweifel, daß der Handel Dalmatiens und seiner Inseln einer großen Erweiterung fähig wäre, aber auch, daß er von Bedingungen abhängt, die nicht einseitig und nicht ohne Beiwirkung der türkischen Regierung zu erfüllen sind. Die erste und wichtigste Bedingung ist, daß dem Handel, vorzüglich in dem zurückgelegenen türkischen Gebiete, mehr Sicherheit, und das zweite auch mehr Bequemlichkeit durch leichtere Communicationen verschafft würde. — Beide Bedingungen sind jedoch bei der türkischen Verfassung und der niedrigen Culturstufe, auf welcher sich die Einwohner dieses Staats befinden, schwer zu erreichen.

Dieses wäre nun, in Kürze ausgedrückt, der Zustand des Handels der österreichischen Seeplätze am adriatischen Meere, welche im Ganzen zusammen von beinahe 20,000 Schiffen besucht werden, von denen jetzt über 5000 österreichischen

Unterthanen, und im Jahre 1816 allein 2995 Schiffe Dalmatiern gehörten.

Diese Schiffe sind theils in dem österreichischen Littorale selbst erbaut worden, theils sind es vormals venezianischen Kaufleuten zuständige Schiffe, und theils sind sie von Fremden erkauft worden. Im letztern Falle müssen sie nach der Hofordnung von 1787 *) bei Strafe von 1000 Fl. sogleich in

---

*) Diese auch in anderer Beziehung merkwürdige Verordnung ist folgenden Inhalts:

1) Kann niemandem erlaubt werden, die österreichische Flagge zu führen, er sei denn ein wahrer erbländischer Unterthan.

2) Werden als solche geachtet alle jene, die entweder in den Erblanden geboren sind, oder die Unterthanseigenschaften mittelst Uebersiedlung ihrer Famlien, ihres Vermögens und einer zehnjährigen Anwesenheit in den Erblanden überkommen haben, wobei ihnen jene Zeit zu gut gerechnet wird, die sie etwa auf einem österreichischen Schiffe zugebracht haben; endlich auch jene, die mittelst eines ausdrücklichen Naturalisirungspatents für österreichische Unterthanen erklärt sind.

3) Müssen die naturalisirten Unterthanen, um zur Führung der kaiserl. königl. Flagge berechtigt zu seyn, in den Erblanden eine Groshandlung errichten, ohne alle auswärtige Verbindung, wobei sie sich auszuweisen haben, daß die diesfalsigen Fonds ihr eigenes Eigenthum seyn; oder aber sie müssen ihr sämmtliches Vermögen und ihre Familie in die Erblande bringen, und außerdem sich einer hypothekarischen Cautionsstellung von 5000 Fl. unterziehen. Im Fall sie aber keine Familie hätten, so müssen sie ihren beständigen Wohnsitz in den Erlanden nehmen, ihr Vermögen mitbringen, und außerdem eine hypothekarische Caution von 10,000 Fl. leisten.

4) Ist jedem österreichischen Schiffseigenthümer erlaubt, andere Miteigenthümer und Mitintereſſenten zu haben; nur müssen diese immer österreichische Unterthanen seyn, und Auswärtige sind von aller Theilnehmung platterdings ausgeschlossen, so daß jeder, der um ein allerhöchstes Flaggenpatent ansuchet, über diesen Umstand zu schwören hat.

5) Sobald erwiesen wird, daß ein Auswärtiger an dem Eigenthum des Schiffes Theilnehmer ist, so soll der inländische Eigenthümer nicht nur mit der Confiscirung des Schiffes bestraft, sondern auch überdies noch mit einer Strafe von 1000 Ducaten belegt werden.

5) Dieser nämlichen Strafe wird jener Schiffseigenthümer eines Flaggenpatents unterliegen, der solches unter seinem Namen für einen Fremden ansuchet, oder gar demselben übergeben hat.

einen österreichischen Seehafen gebracht werden, wo der gewöhnliche Rolo darüber zu machen ist, aus welchem erhellen muß, daß 1) der Eigenthümer und die allenfallsigen Mitinteressenten, und 2) wenigstens die Hälfte des Schiffsvolks wirkliche österreichische Unterthanen sind. Die Erfüllung dieses Bedingnisses kann jetzt um so weniger Schwierigkeiten unterworfen seyn, da Oesterreich an seinen Küstenbewohnern ein Volk hat, das von erster Kindheit an zur Seefahrt erzogen wird, und sich fast gänzlich derselben widmet. Die Küstenbewohner des Carlstädter Generalats in Croatien, einst Uskoken genannt, dann die Dulcignoten und Morlachen in Dalmatien und Albanien, so wie die Istrier, sind wegen ihrer Geschicklichkeit in der Schifffahrt berühmt, und besonders die erstern waren einst bekanntlich furchtbare Seeleute. Ihre bessere wissenschaftliche Bildung, für welche die österreichische Regierung gewiß Sorge tragen wird, dürfte auch sicher in Kurzem ihre Brauchbarkeit zum Seedienst, so wie ihren dabei erworbenen Ruhm noch vermehren helfen.

Bereits seit dem Jahre 1786 segeln die österreichischen Kauffahrer, so wie die Kriegsschiffe, mit der weißen und rothen Flagge in dem Wappen; nachdem in gedachtem

---

7) Wird die Hälfte des im 5ten und 6ten §. ausgemessenen Strafbetrages jederzeit dem Angeber zugesprochen werden.

8) Alle Schiffe, auf welche Flaggenpatente angesucht werden, müssen entweder in einem österreichischen Hafen oder Ort erbauet, oder wenigstens in den Häfen irgend einer Macht erkauft oder ausgerüstet seyn, die dermalen mit den Barbareskenstaaten im Frieden lebet. Aber auch in diesem Falle hat der an Ort und Stelle befindliche k. k. Consul diesen Umstand zu prüfen und zu bezeugen; hiernach ist das Schiff bei Strafe von 1000 Fl. sogleich in einen österreichischen Hafen zu bringen, wo der gewöhnliche Rolo darüber zu machen ist, aus welchem erhellen muß, daß das Schiffsvolk wenigstens zur Hälfte aus österreichischen Unterthanen bestehe.

Jahre die schwarze und gelbe kaiserliche Flagge durch Hof-decret vom 12. März außer Gebrauch gekommen. — Um nun obige Flagge, welche nach Gelegenheit auf das Vorder- oder Hintertheil des Schiffes zur Sicherheit aufgestellt wird, führen zu dürfen, muß eigens durch die Landesstelle um das hierzu zu ertheilende Flaggenpatent angesucht werden, wobei der Schiffseigenthümer erweisen muß, daß er entweder in den österreichischen Erblanden geboren, oder die Unterthanseigenschaft auf die in dem bürgerlichen Gesetzbuche vorgeschriebene Weise, oder durch ein ausdrückliches Naturalisirungspatent erhalten, in welchem letzteren Falle aber derselbe, um zur Führung der österreichischen Flagge berechtigt zu seyn, entweder in diesen Erbstaaten ohne alle auswärtige Verbindung eine Groshandlung ganz aus eigenem Vermögen errichten, oder mit seiner Familie und seinem Vermögen in die österreichischen Erblande einwandern, und sich außerdem einer Cautionsleistung von 5000 Fl. Silberwährung, hätte er aber keine Familie, einer Caution von 10,000 Fl. unterziehen muß.

Die Hofentschließung vom 26. Mai 1755 erlaubt den Schiffen aus dem österreichischen Littorale zwar auch ohne Flaggenpatent und Scontrirung abzufahren, jedoch dürfen sich solche Schiffe des allerhöchsten Schutzes, und der mit dieser Flagge verbundenen Sicherheit und Freiheiten auf keine Art getrösten, und weder unterwegs, noch sonst irgendwo sich der österreichischen Flagge bedienen.

Die österreichischen Kauffahrer sind, wie es überall gewöhnlich, und so wie es ihre Bestimmung erfordert, von sehr verschiedener Größe. — Dennoch hat man ungleich mehr kleinere, als Schiffe größerer Art. Man bestimmt diese Größe überhaupt im mittelländischen Meere nach Ton-

nen (Tonellata) von 20 Centnern. Die größten österreichischen Kauffahrer enthalten bei 520 Tonnen, und die kleinsten ungefähr 44, auch wohl manche nur 15. Die größten Schiffe sind auch gemeiniglich so gebaut, daß sie einiges Geschütz führen; man nennt sie hier Brigantinen; sie haben zwei Masten mit allen drei Segeln und einen Bugspriet oder Vordersegel. — Mit diesen von gleicher Größe ist die Chechia, deren Bauart fast wie eine Brigg ist; eben so hat sie auch mit dieser die doppelt übersetzte zweimastige Takelage, und den zugetakelten Fokmast und Bugspriet gemein, und ist übrigens ein eigenes Nationalfahrzeug, da es an diesem Meere nur zu Triest und Fiume gewöhnlich gebaut wird. — Derselben folgt die Polacca (Polaker) in Ansehung ihrer Größe zunächst. Sie hat zwei, auch drei hohe Masten aus einem Stück, mit Unter- und Bramsegeln und Stagsegel auf dem Bugspriet, und ist von verschiedener Größe, so daß sie von 150 bis 300 Tonnen enthält. In dieser Rücksicht gleichen ihr auch die Tartanen; ihr Vordertheil läuft sehr spitzig hinaus, übrigens haben sie zwei, auch drei Masten, wovon die beiden vorderen Pfahlmasten mit breiten Rahsegeln zu seyn pflegen; sie sind gewöhnlich auch zum Rudern eingerichtet. — Die Pinko (Pinca) enthält 100 bis 150 Tonnen, hat drei Masten, darunter die vordern Pahlmasten sind, und einen Bugspriet. Am großen Mast führen sie drei Rahsegel, am etwas vorwärts liegenden Fokmast aber einen Ruthensegel. — Zu den kleinern Fahrzeugen gehören folgende: die Pieligo, Piparo, Trabaccollo, Tartanone, Martiga, Tartanella und Brazzera. Sie enthalten höchstens 100, aber auch wohl nur 20, 15; manche Brazzera sogar nur 10 Tonnen, und unterscheiden sich im Bau und in Ansehung ihrer Ta-

kelage wie die vorigen von einander. Die allerkleinsten Fahrzeuge oder Boote haben hier die Namen Peota und Chaicho, und werden nur in den Häfen zum Aus- und Einladen der Schiffe und dergleichen gebraucht.

Warum an den österreichischen Seeküsten übrigens mehr kleine, als größere Fahrzeuge zum Handel gebraucht werden, ist leicht einzusehen. Die Landzufuhr zu den Häfen an diesem Meere ist zum Theil beschwerlich, und geht immer langsam von Statten; kleine Fahrzeuge haben daher den Vortheil, daß sie ihre Ladung geschwinder erhalten und sich an einem Orte nicht lange verweilen dürfen; eben dieses begünstiget sie auch bei dem Verkauf ihrer Ladung, und erleichtert den Erhalt einer Rückfracht. Dazu kommt noch als Ursache die starke Concurrenz von Kaufleuten verschiedener Nationen, die einander ihren Handel auf alle nur mögliche Weise zu verderben suchen, und mithin auch bei der Schiffsbefrachtung einander entgegen handeln, so daß viele größere Schiffe zu viel an Zeit nnd Unkosten verlieren würden, als daß sie hoffen dürften, durch den Frachtlohn hinlänglich entschädigt zu werden. — Nach der Besitznahme von dem größten Theil des vormals venezianischen Staates werden sich nun zum Theil diese Verhältnisse, und mit solchen in friedlicheren Zeiten auch wahrscheinlich die österreichische Seeschifffahrt zu ihrem Vortheile ändern.

Was die Bemannung der Schiffe betrifft, so ist sie eben so verschieden als ihre Größe, obschon sie im Verhältnisse der zunehmenden Größe des Schiffes abnimmt, weil auf kleinen Schiffen zu manchem Geschäfte ein Mann eigens bestellt seyn muß, wo er doch seine ganze Kraft nicht braucht, und eben dieses Geschäft auch auf einem größern Schiffe allein besorgen könnte. Ein mittleres Schiff von beiläufig

230 bis 250 Tonnen *), welches 65 Schuh lang, 14 Schuh hoch und 23 Schuh breit ist, und bei ganzer Ladung 10 bis 11 Schuh tiefes Wasser braucht, pflegt hier und im mittelländischen Meere mit 14 bis 15 Mann belegt zu werden; nämlich 1 Capitän, 1 Schiffsschreiber, 1 Steuermann mit 6 geübten und 4 minder geübten Matrosen, 1 Camaroto oder Zimmerjunge und 1 Mozo oder Schiffsbube. — Der Gehalt dieser Leute ist auf einem solchen Schiffe für den Capitain 30, 40 auch bis 60 Fl. monatlich; für den Schreiber und Steuermann 20, 30 bis 36 Fl.; für einen geübten Matrosen 12 bis 20 Fl., für einen minder geübten 10 bis 15 Fl.; für den Zimmerjungen 8 bis 10, und für den Schiffsbuben 5 bis 6 Fl. Außerdem haben sie die Kost entweder in Geld oder in Natura. — Im erstern Falle hat man jedem Mann 18 bis 20 Soldi täglich, dem Capitän das Doppelte, und eben so viel für die Beleuchtung bezahlt. — Gegenwärtig verlangen aber die Matrosen 24 bis 26, auch wohl 30 Soldi täglich, oder die Kost in Natura, welche ihnen in diesem Fall der Capitän verschafft, und mit dem Schiffsschreiber verrechnet.

---

*) Die Ladung der Schiffe, welche man nach Tonnen angiebt, wird gewöhnlich nach dem Ausmaaß ihres innern Raums bestimmt, wobei auf das specifische Gewicht ihrer Ladung also keine Rücksicht genommen wird. Dabei bedient man sich des englischen Schuhes und sucht, wie vielmal er in der Länge, der Breite und Tiefe des Schiffes enthalten ist. Das Product, welches man aus der Multiplication der gefundenen Zahlen erhält, wird mit 95 dividirt und der erhaltene Quotient ist der Tonnengehalt des Schiffes. — Bei Schiffen, welche doppelte Stuben haben, wovon die obere der Corridor genannt wird, bestimmt man den kubischen Inhalt derselben auf eine ähnliche Weise; ganz kleine Schiffe aber werden blos geschätzt, und nach solchen die Schiffsgebühren berechnet. Eben so wird von diesen nach bloßer Schätzung in Abzug gebracht, was allenfalls das Gepäck der Schiffsleute und Passagiere betragen kann.

Außerdem hat gewöhnlich der Capitän an dem mit dem Schiffe verdienten Frachtlohn einen Antheil von 3 bis 5 vom Hundert, welcher Capa genannt wird. Er hat nebenbei seine Portata oder Bagotiglia, nämlich einen Antheil, oder das Zimmer, welches er bewohnt; gleichwie auch die übrige Mannschaft die Erlaubniß hat, für ihre Bagotiglia so viel mitzunehmen, als unter ihrem Bette Platz findet; jedoch dürfen sie darunter keine Waaren haben, welche das Schiff selbst zur Ladung hat.

Dieses pflegt jedoch nur die Bemannung und der Schiffslohn jener Kauffahrer gedachter Größe zu seyn, deren Bestimmungsort im mittelländischen Meere, und nicht außer der Straße von Gibraltar gelegen ist; denn im letztern Falle pflegt sowohl das Schiff mit ein Paar Mann stärker besetzt zu werden, als auch der Gehalt der Mannschaft etwas erhöhet zu seyn, und der Capitän erhält die doppelte Capa.

Nur selten erstreckt sich indessen die Fahrt der eigenen österreichischen Schiffe über die Grenzen des mittelländischen Meeres; desto stärker wird sie hingegen nach den Küstenländern desselben betrieben, und längst ist der Handel dahin, und vor allem nach der Levante der stärkste Verkehr, der mit den österreichischen Seeprovinzen Statt findet, obschon nur aus dem Wiederverkaufe eines Theils der auf diesem Wege, oder aus den türkischen Ländern überhaupt eingehenden Waaren ein mäßiger Gewinnhandel entstehet.

Die Waaren, welche Oesterreich theils auf der Donau, theils über Venedig, Triest und Fiume zu Meer, sowohl in die türkischen und nordafrikanischen Staaten ausführt, als auch den russischen Küstenländern am schwarzen Meere

überläßt, sind an Naturproducten: Getreide, Tabak und Gartengewächse, Speck, Kupfer, Blei und verschiedene Apothekerwaaren; an Kunstproducten allerlei Eisenwaaren, als Eisenplatten, Sensen, Sicheln, Messer, Nägel, Draht u. s. w.; ferner Kupfer in Platten, eine Menge Messingwaaren; dann böhmische, schlesische und österreichische, vorzüglich grobe Leinwand, Seiler- und Töpferwaaren, Tücher, wollene Zeuge, Kleidungsstücke, Quer- und Packsäcke, Opanken, künstliche Holzarbeiten, allerhand Galanteriewaaren, als Uhren, Dosen u. s. w.; auch Feuer- und Seitengewehre, böhmisches Glas, vielerlei Glaswaaren, veneziazische Glasperlen und Spiegel. Außer diesen Producten, die auch zur See in andere Länder ausgeführt werden, nämlich nach ganz Italien, nach der südlichen Küste von Frankreich und Spanien, werden auch noch folgende in beträchtlicher Menge dahin überlassen, als: Schlachtvieh und eingesalzenes Fleisch und Fische, Honig und Wachs, Häute und gegerbte Felle, Schafwolle, Potasche, Pech und Schifftheer, Quecksilber, Rosoglio und andere gebrannte Wasser, raffinirter Zucker und Syrup, Kohlen, Faßdauben, Weinstein, feinere und gröbere Leinenwaaren, Tauwerk, Segeltücher, sehr viele böhmische grobe und mittlere Halbtücher und Hüte, viele Galanterie- und Nürnberger Waaren u. dergl. — Indessen so mannichfaltig diese Artikel sind, und in so beträchtlicher Menge viele davon ausgeführt werden, so könnte ihre Zahl und Menge doch noch ansehnlich vermehrt, und wenigstens könnten die fremden eingeführten Waaren mit unseren Erzeugnissen ganz sicher vergütet werden, da doch noch bis heutigen Tag unsere Kaufleute einen beträchtlichen Theil der fremden Waaren mit baarem Gelde bezahlen, besonders

feile, die sie aus Italien und der Levante beziehen, und welche in einer großen Menge von Baumwolle, verschiedenen italienischen Früchten und Seide, Tafel- und anderem Oel, Seesalz, aus levantinischem Kaffee und einigen anderen Spezereiwaaren bestehen, und zwar außer der beträchtlichen Menge von Rind- und Borstenvieh, welches aus der Moldau, Wallachei, Bosnien und Albanien in die österreichischen Staaten eingetrieben wird.

Zucker, Kaffee und viele andere Spezereiwaaren führen die Nordamerikaner, die Engländer und Franzosen ein, beziehen aber doch einen größeren Werth an den obengenannten erbländischen Natur- und Kunstproducten dagegen, und Oesterreich würde, der kleinen Vortheile ungeachtet, die es bei dem Handel mit Frankreich, Spanien u. s. w. erhält, dennoch im Allgemeinen bei seinem Handel, welchen es auf diesem Wege betreibt, ansehnlich verlieren, wenn nicht ein großer Theil der aus der Levante und aus Italien eingeführten Waaren, blos Gegenstände eines sehr vortheilhaften Commissionshandels mit Deutschland und dem Norden von Europa wären. Aber der österreichische Kaufmann hätte nicht nöthig, sich allein mit dem Nutzen zu begnügen, den ihm der Commissionshandel gewährt, sondern die Vortheile, welche die Lage der österreichischen Erblande dem Commerz anbieten, könnten unendlich größer werden, wenn man sie gehörig benützte.

Das größte Hinderniß liegt wohl in der Beschwerlichkeit des Transports, bei den noch unzureichenden Mitteln zur Erleichterung der Communication im Innern des Staats. — Obschon man seit einigen Jahren auf die Eröffnung eines bequemeren Weges aus den inneren Theilen des Staats gegen das adriatische Meer vorzüglichen Bedacht genommen,

men, und auf mehr als eine Weise wirksam befördert hat, so bleibt doch noch vieles zu wünschen übrig *).

Ein zweites nicht unwichtiges Hinderniß ist der Abgang einer kaufmännischen Länderkunde bei unsern Handelsleuten. Die wenigsten besitzen diese einem Kaufmann unentbehrliche Wissenschaft, und selbst bei solchen, die hierin nicht unbekannt sind, erstreckt sie sich fast niemals weiter, als auf die Handelsgegenstände ihrer eigenen oder der wenigen Gegenden, mit welchen sie in unmittelbarem Verkehr stehen; daher brauchen sie selbst zu ihrem Zwischenhandel häufig fremde Commissionärs, die oft weiter von dem Erzeugungsort der Waare entfernt sind, als ihre hiesigen Abnehmer. Dieß kann nicht anders als den erbländischen Handel erschweren und seine Erweiterung verhindern. — Ein drittes Hinderniß, welches der Ausfuhr mehrerer und mannichfaltigerer Manufacten entgegenstehet, sind ihre nicht selten unangemessenen Localverhältnisse und andere äußere Umstände; eine Hauptursache dabei ist aber auch vorzüglich die Sorglosigkeit um den Geschmack der Fremden, und die nach solchem nur selten eingerichtete Beschaffenheit unserer Manufac-

---

*) Im Jahre 1810 habe ich der k. k. österreichischen Finanzhofstelle auf ihre deswegen an mich gemachte Einladung eine Denkschrift übergeben, in der ich die Mittel anzeigte, den inneren Handel durch die wirksamste und leichteste Beförderung des Transports zu unterstützen; und nachdem die Hofstelle die Zweckmäßigkeit meiner wohlgemeinten Vorschläge in einem eigenen Präsidialschreiben dankbar anerkannte, ließ ich 1812 einen Auszug dieser Denkschrift, so weit sie nämlich zur allgemeinen Bekanntwerdung geeignet war, abdrucken. — Einen früheren sich hierher beziehenden Vorschlag enthält auch meine Abhandlung über die Schifffahrt auf der Muer, besonders stromaufwärts und über die hieraus entspringenden Vortheile für das Commerz der österreichischen Erbstaaten, 8. Wien 1803, — und für einen größeren Länderumfang berechnet meine kleine Schrift, die 1815 in 8. zu Wien unter dem Titel erschien: Was wäre wohl das würdigste Denkmal des großen europäischen Völkervereins?

ten, um sie durch ein angenehmes Aeußere in anderen Ländern beliebter zu machen, und ihnen einen besseren Eingang daselbst zu verschaffen. — Aber dessen ungeachtet könnte unser Handel doch einigermaßen vortheilhafter betrieben werden, als es jetzt geschieht; denn nicht nur die eigenen Staaten Oesterreichs, sondern auch die von uns östlichen Länder des osmanischen Reichs und die nordafrikanischen Staaten bieten uns Hülfsmittel hierzu in Menge dar. Ich erwähne bei den erstern nur einige wenige Artikel und darunter vorzüglich des Holzes, womit die Moldau und Wallachei im Uebermaaße versehen und mit welchem Ueberflusse fast allenthalben die Leichtigkeit verbunden ist, diesen Artikel an einen bequemen Ort zu bringen, von wo er überall hin verführt werden kann.

Beide mit den weitschichtigsten Waldungen versehene Provinzen werden von mehreren ansehnlichen Flüssen durchströmt, die sich theils in das schwarze Meer, theils aber in die untere Donau ergießen. So wie nun diese alle Bequemlichkeiten zur Ausfuhr darbieten, so liefern jene nicht nur eine ungeheure Menge der vortrefflichsten Eichen zum Schiffbau, zu Gebäuden, Fässern, nicht nur eine Menge des schönsten Tannenholzes zu Mastbäumen, Segelstangen, Bretern, Sperr- und Querbalken u. s. w., sondern auch noch viele andere Holzarten für Tischler, Bildhauer, und Wagner zu dem mannichfaltigsten Gebrauch, als: Lindenholz von der schönsten Gattung, Nuß-, Birn-, Aepfel-, Pflaumen-, Kirschen- und Ahornholz. An allen diesen Holzarten leiden die meisten westlichen Provinzen Europens Mangel, und verbrauchen doch erstaunlich viel, besonders an Zimmer- und Schiffbauholz, welches für Holland, England, Frankreich, Spanien und selbst für die

Barbareskenstaaten im nördlichen Afrika ein äußerst wichtiger Gegenstand ist.

Spanien allein zahlte jährlich 4 bis 5 Millionen Realen für Masten meistens den Holländern, die sie aus den nordischen Reichen herbeischaffen; für ein Paar Millionen bezog es aber überdies daher unmittelbar, und in Kriegszeiten steigen diese Unkosten noch viel höher. Eben daher ließ Frankreich seine Masten und Segelbäume, nämlich aus Rußland, Schweden und Ostpreußen, seine zum Schiffbau benöthigten Eichen aber von der Elbe und aus der Pfalz mit vielen Unkosten bringen; und dennoch verkaufte es noch einen Theil derselben mit Vortheil an Spanien und an die Barbaresken.

Man kann aus dem Bisherigen leicht beurtheilen, wie viele Vortheile Oesterreich bei diesem Handel voraus hätte. Es kann mit den Producten gedachter beiden Länder, nur mit einer geringen Einschränkung, wie mit seinen eigenen handeln, worin es seine Lage vor allen andern Nationen besonders begünstiget; es kann sich den Handel mit dem Holz, das diese Länder im größten Ueberfluß hervorbringen, nach dem nördlichen Afrika zueignen, und jährlich die beträchtlichsten Summen dabei gewinnen; wenigstens kann es seine eigenen Bedürfnisse an fremden Producten ganz damit bezahlen. Die heutige Verfassung des osmanischen Reiches, die Menge von Befriedigungsmitteln für die Bedürfnisse seiner Einwohner, die sie aus den österreichischen Erblanden schon gegenwärtig beziehen; der ansehnliche Donaustrom, der nicht nur einen großen Theil von Oesterreich selbst durchläuft, sondern auch noch so viele andere aus den productenreichsten Provinzen dieses Staats kommende schiffbare Flüsse aufnimmt, und einerseits die Ausfuhr aller erbländischen

Erzeugnisse in das osmanische Reich unendlich erleichtert, anderntheils aber selbst dazu beiträgt, die Verbindung dieses Staats mit Oesterreich zu befördern, — alle diese wichtigen Verhältnisse mit noch anderen Umständen vereinigen sich zum Vortheil des österreichischen Handels.

Der festgesetzte Raum dieser Blätter gestattet zwar keine genaue Darstellung des Zustandes und der Verfassung dieser Länder und ihres Handels, welches vielleicht nützlich seyn dürfte, um die große Wichtigkeit, zu welcher dieser letztere erhoben werden könnte, nach seinem ganzen Umfange deutlicher einzusehen; aber hier ist die Absicht auch nur, die Aufmerksamkeit auf einen Gegenstand hinzulenken, welcher bei gehöriger Wahrnehmung und kluger Benutzung unermeßliche Vortheile für den österreichischen Staat im Allgemeine, so wie für die einzelnen Individuen in demselben insbesondere zeiget, und von denjenigen leicht aus anderen Quellen näher studiert werden kann, die ein Interesse dabei finden, solche nützliche Objecte wahrzunehmen und weitere Untersuchungen darüber anzustellen.

Es verdienen die übrigen Producte der Moldau und Wallachei, die ungeheure Quantität an rohen Häuten, Honig und Wachs, Getreide aller Art, Hanf und Flachs, um so weniger übergangen zu werden, da sie allerdings im Stande sind, unsern Handel zu bereichern; aber wenn man doch auf ein Hauptproduct dieser Länder, nämlich das Holz, aufmerksamer als auf die übrigen ist, so scheinet vollkommen hierzu der Umstand zu berechtigen, daß fast alle Küstenländer des mittelländischen Meeres daran den empfindlichsten Mangel leiden, und hierbei die größten Vortheile zu erhalten sind; auch am besten sich eignet, damit die Producte dieser Länder, welche wiederum Oesterreich bedarf, eingetauscht wer=

den können. Unter diese letzteren gehöret besonders eine nicht geringe Menge Oel und Salz, welche bis jetzt größtentheils aus dem Königreiche Neapel bezogen wurden. Indessen wird doch das Oel, welches bisher aus Apulien nach den österreichischen Seehäfen kam, selbst kaum zur Hälfte dort erzeugt, sondern meistens aus der zweiten Hand bezogen, und muß, wie das Salz von Barletta, das häufig nach den östlichen Küstenländern Oesterreichs geführt wird, baar bezahlt werden. Die Barbareskenstaaten erzeugen von beiden Handelsartikeln so viel, daß sie mehr als den dritten Theil von Europa hinreichend damit versorgen können, und gleichwie sie wegen dieses Ueberflusses solche sehr wohlfeil überlassen, so nehmen sie dagegen das ihnen so sehr nöthige Bauholz um einen Preis an, bei dem die Franzosen noch beträchtlich gewonnen, obschon sie solches selbst nur auf eine kostspielige Weise anzuschaffen vermochten. Die Vortheile, welche Oesterreich vorzugsweise bei diesem Handel in Vergleich mit jenen hätte, sind auch ohne weitläufige Auseinandersetzung einleuchtend, besonders in der Rücksicht, daß eben die Schiffe, welche den nordafrikanischen Staaten das ihnen benöthigte Holz von der Donaumündung zuführen, in jener Jahreszeit, wo die Schifffahrt in dem östlichen Theil des mittelländischen Meeres schon minder bequem und sicher ist, die Producte derselben nach den österreichischen Seehäfen am adriatischen Meere bringen, und theils von daher in dieser Zwischenzeit wieder zur Rückfracht andere auf der afrikanischen Küste, so wie auch in der ganzen Levante, beliebte Waaren, als: böhmisches Glas, Spiegel, Leinwand, Tücher, Nägel, allerlei Eisen-, Stahl-, Messing- und Nürnberger Waaren und Blei mitnehmen, theils Oel, Seife, tunesische Mützen u. dergl. von Algier,

Tunis und Tripolis nach der Levante und den Küstenländern des schwarzen Meeres zurückführen könnten. Dieser Handel hat jetzt für die österreichischen Unterthanen noch dadurch eine große Erleichterung erhalten, daß die Venezianer bereits mit demselben ziemlich bekannt sind; denn nicht nur, daß sie mit ihren eigenen Erzeugnissen einen nicht unbedeutenden Verkehr dahin trieben, und eigene Handelshäuser auf dieser Küste unterhielten, auch das Salzwerk zu Suara in Tripolis in Pacht hatten, sondern ihre Schiffe wurden seit Venedig noch als eigener Staat mit den Barbaresken im Frieden lebte, wegen des wohlfeileren Frachtlohns, besonders zu dem Handel nach diesen Ländern gebraucht.

Auf diese Weise würde der österreichische Handel die wichtigsten, aber nicht die einzigen Vortheile erhalten, die man sich auf diesen Wegen eigen machen kann. Auch die Beförderung des Landhandels zwischen den österreichischen und den gegen Süden und Osten gelegenen türkischen Provinzen könnte zu einer nicht minderen Bedeutendheit gelangen. Alle die Erzeugnisse dieser Länder, die ich schon oben genannt habe, und zu welchen noch viele andere, als: die beliebte wallachische Wolle, Ochsen, Pferde, Talg, Butter, Hasenfelle u. m. a. kommen, könnten theils als zum eigenen Gebrauche nothwendige, theils zu einem nützlichen Zwischenhandel dienliche Gegenstände nicht blos in größerer Menge eingebracht, sondern auch mit größerem Nutzen erkauft werden, wenn man die günstigen Verhältnisse für Oesterreich, in denen es sich gegen die Pforte jetzt befindet, umsichtig benützen, und vorzüglich in den Ländern der Moldau und Wallachei wiederum Handelsagenten anstellen wollte, deren Kenntnisse sich auf die Production und natürliche Beschaffenheit der Erbländer, auf ihre inneren und äußeren

Verhältnisse, auf die zweckmäßigen Mittel, die ihren Handel befördern könnten, und die Wege, die ihm eröffnet werden müssen, erstreckten, und deren Muße und Neigung diesen Kenntnissen gleichkämen. — Ohne diese haben die Kaufleute, die sich dort niederlassen wollten, zu wenige Sicherheit für sich und ihr Eigenthum, als daß der Handel mit jenem Gewinn betrieben werden könnte, welcher sich bei näherem und eben daher wirksamerem Schutz von selbst anbieten und immer vermehren würde. Selbst die Verproviantirung der Hauptstadt des türkischen Reichs, wozu die Moldau und Wallachei verpflichtet sind, und zu welchem Ende jetzt jedes Frühjahr griechische Aufkäufer mit einem Ferman der Pforte kommen, könnte, wenn auch nicht selbst unmittelbar, doch gewiß mittelbarer Weise ein Gegenstand der einträglichsten Handelsspeculation werden.

Auch das Commerz mit Frankreich und Spanien könnte weit lebhafter und mit größeren Vortheilen betrieben werden, wenn man die gehörige Sorgfalt für die nöthigen Anstalten hierzu anwenden würde. Nebst dem in dem französischen und spanischen Handel so wichtigen Artikel — Schiffbauholz — sind unsere Spiegel, Glas- und Messingwaaren, unsere Leinwand *) und Tücher, Hüte, Kupferplatten, und selbst ungarischer Wein und Tabak beliebte Waaren dort. Nicht minder sind es die Producte jener Länder, von denen bisher die Rede war, und die wir uns durch unsere Lage so gut zu eigen machen können, daß keine Nation dieselben Vortheile aus dem Handel mit sol-

*) Seit Kurzem erhalten die preußisch-schlesischen Linnenmanufacturen wiederum starke Bestellungen aus Spanien, und erheben sich dadurch bedeutend.

chen zu ziehen im Stande ist. Hauptsächlich kommt es nur darauf an, die Verbindung aller Theile der Monarchie mit der Seeküste am adriatischen Meere zu erleichtern, und eben dadurch die Ein- und Ausfuhr auf diesem Wege zu befördern. Aber noch wird dieses nicht allein hinreichen, unserm Handel in der Fremde diejenige Ausdehnung und Wichtigkeit zu verschaffen, zu der solcher gelangen könnte, wenn wir nicht dem Beispiele derjenigen Nationen, die ihr Commerz zum höchsten Flor gebracht haben, folgen, und in jenen Ländern, mit welchen wir einen vortheilhaften Verkehr zu treiben im Stande sind, von Oesterreich eigens bestellte geschickte handlungskundige, und mit allen Verhältnissen dieses Staates wohlbekannte Consuls *) angestellt, und entwe-

*) Oesterreich hat gegenwärtig an 145 verschiedenen Orten in allen Erdtheilen eigene Consuls und Handelsagenten ernannt, aber nur sehr wenige besitzen die hierzu nöthigen Eigenschaften. Die mehresten sind Fremdlinge, die nichts vom Staate genießen, als die Sporteln von ihren Amtsverrichtungen, und die sich also mehr angelegen seyn lassen, solche zu vermehren und dadurch zu vergrößern, daß sie selbst an dem Handel Antheil nehmen, und die größten Vortheile desselben zum Abbruch der inländischen Kaufleute sich zueignen. Aber auch einige besoldete und sonst wissenschaftlich gebildete Consuls wissen von allen übrigen Gegenständen weit mehr, als von denjenigen, für deren Zwecke sie eigentlich wirksam seyn sollen. Ich könnte dieses durch zahlreiche Nachweisungen darthun, wenn es etwas fruchten würde, Menschen durch ihre eigenen Berichte und Handlungen zu schildern, die wahrhaft unschuldig zu ihrem Posten gelangten, und wenig Antheil daran hatten, daß man ihnen weit mehr Vertrauen schenkte, als sie verdienten. Alles dieses hat noch die weitere Folge, daß sie diejenigen inländischen Kaufleute möglichst entfernt zu halten suchen, mit welchen sie in keinen eigenen Geschäften stehen.

Die Seeplätze und übrigen Orte, wo sich gegenwärtig österreichische Consuls aufhalten, sind: Acre und Adrianopel in der Türkei; Agosta, Aigles, Alassio, Aleppo, Algesiras, Alghari, Algier, Alicante, Alexandretta, Amsterdam, Ancona, Antwerpen, Arta, Athen, Barcellona, Bari, Barletta, Baruth, Bastia, Bayonne, in Bengalen zu Bisceglia, Bordeaux, Bremen, Brindisi, Cadix, Cagliari, Cairo, Calais, Canea, Canton, Carloforte, Castelmare, Cattanea, Cefalu, Cerigo, Cherson, Civita vechia, Copenhagen, Corfu, Cornetta, Coron, Crakau oder Krakau, auf der Insel Cypern, zu

der eigene Factoreien daselbst errichtet würden, oder schon dort etablirte gute Handelshäuser dadurch für sein Interesse verbindet, daß einige seiner Kaufleute unmittelbaren Antheil an ihren Geschäften nehmen, welches um so wenigeren Schwierigkeiten ausgesetzt seyn würde, da die Vortheile eines solchen Handelshauses dabei nicht geringer, als es jene der Theilnehmenden wären. Wie nun die Einrichtung beson-

---

Danzig, in den Dardanellen, zu Dünkirchen, Durazzo, Fermo, Ferrara, Finale, Galaz, Gallipoli, Genua, Gibraltar, Girgenti, Hamburg, Havre de Grace, Jaffa, Jamaica, Isle de France, Ithaka, Iviza, Lattachia, Leipzig, Licata, Limassol, auf den Liparischen Inseln, zu Lissabon, Livorno, London, Lübeck, Madras, Mascali, Port Mahon, Malaga, Maltha, Manfredonia, Manopoli, Marsala, Marseille, St. Maura, Magara, Melazzo, Messina, Missolongi, Mola di Bari, Molfetta auf Morea, zu Napoli di Romania, Naxia, Neapel, Nizza, Notto, Odessa, Oristagno, Ortona, Otranto, Ostende, Palermo, Patrasso, Pati, Pesaro, Petersburg, Philadelphia, Piombino, Porto Ferrajo, Porto Maurizzio, Ravenna, St. Remo, Riga, Rhodus, Rodostro, Rotterdam, Rouen, Salonichi, Santorini, Savona, Scala nuova, Sciacca, Scio, Scutari, Seres, Seviglia, Sinigaglia, Smyrna, (dessen Einkünfte man auf 64,000 Piaster berechnet, also auch weit mehr als der Gehalt des Internuntius zu Constantinopel beträgt;) ferner zu Spezzia, St. Stephano, Syracusa, Taganrok, Terracina, Tine, Toulon, Trano, Trapan, Trawenik, Tripoli di Barbaria, Tripoli di Soria, Tunis, Ulm, Valerya en Caix, Verignaco, Warschau und Zante.

Dagegen unterhalten in den österreichischen Ländern, und vorzüglich in mehreren Seehäfen am adriatischen Meere, Consuls und Handelsagenten: die vereinigten nordamerikanischen Staaten zu Triest; Baiern zu Triest und Venedig; Dänemark ebendaselbst; Frankreich zu Mailand, Ragusa, Triest und Venedig; Großbritannien zu Fiume, Lusia, Cherso, Ragusa, Triest und Venedig; Modena zu Triest und Venedig; Portugal zu Triest und Venedig; Preußen zu Triest; Rom oder der Papst zu Fiume, Mailand, Porto Re, Ragusa, Sebenico, Spalato, Triest, Venedig, Zara und Zengh; Rußland zu Fiume, Ragusa, Triest und Venedig; Sardinien zu Mailand, Triest und Venedig; Schweden zu Triest und Venedig; die schweizerische Eidgenossenschaft zu Mailand und zu Triest; beide Sicilien zu Mailand, Ragusa, Sebenico, Spalato, Triest, Venedig, Zara und Zengh; Spanien zu Triest und Venedig; Toscana zu Triest, Venedig und Zara; und endlich die Türkei zu Triest und Venedig.

derer Handelshäuser in den beiden Provinzen der Moldau und Wallachei, und an der Küste des nördlichen Afrika, oder die wirksamste Unterstützung derjenigen venezianischen Häuser, die schon auf eine ähnliche Weise zum Theil daselbst Geschäfte treiben, empfohlen zu werden verdient; so dürfte die Ausführung des letzteren Vorschlages den Verhältnissen der Handelsplätze von Marseille, und vorzüglich den von Cadix entsprechender seyn. Dieser letztere Ort war immer der erste Marktplatz von Europa in Ansehung der Wolle, Seide, Asche und verschiedener spanischen Früchte, und aller Colonialwaaren, die häufigen Absatz in den österreichischen Erbstaaaten haben; so wie hingegen wieder für die meisten Producte derselben dieser Patz zu einem bequemen Durchgang und sicheren Absatz auf das beste geeignet ist. Nicht ganz von gleicher Wichtigkeit, aber doch nicht viel geringere Vortheile für den österreichischen Handel, bietet auch der Platz von Lissabon an, der eben so wie Cadix an der Küste des Weltmeeres liegt. — Eine große Menge Producte der österreichischen Monarchie, besonders allerlei Messingwaaren, mährische Tücher und böhmische Leinwand, Glaswaaren, Schiffsbauholz, Feuergewehre, Schiffsseile, weißes und gelbes Wachs u. m. dergl., finden da einen eben so gewissen Absatz, als wieder verschiedene portugiesische Waarenartikel, als: Zucker, Kaffee, Brasilienholz, Cochenille und andere Colonialwaaren, ihn in den österreichischen Häfen als nothwendige Befriedigungsmittel für die Bedürfnisse der Einwohner dieser Erbstaaten finden.

Zur Zeit, als beinahe allein die nordamerikanische Flagge der Schiffsladung Sicherheit in der Nordsee wie im Mittelmeere verschaffte, benutzten auch die Amerikaner den Moment sehr wohl zu einem ausgedehnten Verkehr mit den

österreichischen Küstenländern und besonders mit Triest, und seitdem hat dieser Handel stets dem beiderseitigen Interesse entsprochen, wobei, wie früher bei Triest bemerkt wurde, dieser Platz bisher ansehnlich gewonnen hat. Auf diesem Wege erhalten gegenwärtig die österreichischen Länder die meisten Colonialwaaren, aber nur meistens durch amerikanische Schiffe; denn die österreichischen Kauffahrer machen selten so weite Reisen, obgleich diejenigen nicht ohne Vortheil geblieben, die über die Straße hinaus versucht worden sind.

Im Jahre 1802 machte der englische Capitän James Graham den Vorschlag zu einer österreichischen Seehandlung nach den Küsten von Westafrika *), und es fanden sich

---

*) Das Ziel dieser Seehandlung sollte die westliche Küste von Afrika, nördlich vom Aequator, nämlich von Senegal angefangen, bis zur Insel Prinzipe und St. Thomas bleiben und in keinem Fall die Schiffe der Gesellschaft mit Absicht die Linie passiren. Das Schiff sollte Anfangs Mai 1803 von Triest und um die italienische Halbinsel gerade nach der Straße von Gibraltar segeln, ohne in einem italienischen, sicilianischen oder spanischen Hafen, außer im Nothfall, zu landen. In Funchal auf Madera sollte es zuerst einlaufen, um Erfrischungen einzunehmen, und dann unverzüglich nach dem Orte seiner Bestimmung seine Reise fortsetzen. Man wollte an der Elfenbein-, Getreide- und Goldsandküste mit den Eingebornen des Landes durch aufgestellte Zeichen und Signale, wie es da üblich ist, einen Tauschhandel einleiten, mitunter aber auch einige europäische Colonien daselbst besuchen, und in dieser Hinsicht verschiedene dort benöthigte oder gesuchte Waaren, besonders Schuhe, Stiefeln, Hüte, Gläser u. s. w., mitnehmen; mit gutem Wind würde, nach Grahams Zusage, das Schiff in weniger als zwei Monaten den Ort seiner Bestimmung erreichen. — Es wurden also zwei Monate zur Hin- und zwei zur Rückreise bestimmt, und zwei andere Monate zum Handel selbst. In dieser Voraussetzung sollte demnach das Schiff mit Anfang Novembers seine Seereise vollendet haben und in Triest wiederum einlaufen. Wäre aber der Schiffscapitän mit Anfang Mai's nicht abzusegeln im Stande gewesen, so würde seine Rückkunft um drei Monate verspätet werden, weil er dann aus Vorsicht das Herbstäquinoctium, wo unter der Linie und einige Grade davon die üble Jahreszeit eintritt, abwarten müßte.

bald dafür Unternehmer, die einen Fond von 250,000 Fl. Metallgeld zusammenbrachten; allein wenn sich gleich der

---

Als Grundlage dieses neuen Seehandels erklärte der Proponent das wechselseitige Bedürfniß der österreichischen Nationen und der Bewohner dieser Küsten. Oesterreich hat einen Ueberfluß an solchen Natur- und Kunstproducten, welche die afrikanischen Neger, als die eigentlichen Bewohner dieser Küsten, ungemein lieben, und die afrikanischen Länder dagegen erzeugen wiederum, was den österreichischen Nationen durch die Gewohnheit unentbehrlich geworden, und jährlich mit blankem Gold und Silber, zum großen Nachtheil des Staats, von den Engländern, Franzosen, Holländern eingehandelt werden muß, und jährlich weit über 200 Schiffe beschäftiget. Die österreichischen Kunst- und Naturproducte, womit dieser westafrikanische Seehandel geführt werden sollte, waren nach dem Antrag besonders folgende, als: Eisenwaaren überhaupt, nämlich Eisen in Stangen, Hauen, Schaufeln, Sägen, Messer, Stemmeisen, Bohrer, Nägel, dann Kupferwaaren, Messing- oder sogenannte Nürnberger Waaren, vergoldete messingene Ketten zu Brustzierden, Messing, Blei, Zinn, Tabak, Branntwein, feines und ordinäres Tuch, feine und ordinäre, gedruckte und weiße Kattune, vorzüglich blaue Kattune und Leinwand, seidene Tücher, Gläser, Spiegel, gläserne Perlen, Agtsteine, ordinäre Flinten, Flintensteine und Pulver; für die Colonien aber nebst anderen Waaren Schuhe, Stiefeln, Hüte, Gläser u. s. w.; die Eisenwaaren aller Art sind den Mauren und Negern unentbehrlich, und bei denselben in einem hohen Werth; sie finden immer guten Absatz. Messing, besonders messingene Schüsseln und vergoldete messingene Ketten zu Brustzierden, sind eine sehr beliebte Waare, welche diese Afrikaner gut bezahlen. Blei tauschen sie in kleinen fingerdicken Stangen ein. Unsere mittelmäßigen Tücher würden da, wie auf allen Plätzen guten Absatz finden. Von seidenen Waaren sind nur Bänder, kleine Tücher zu Kopfbinden und Shawls für jene Afrikaner, welche Mohammedaner sind und Turbane tragen, brauchbar. Die Leinwand ist für die Schwarzen an der westafrikanischen Küste ein Hauptartikel, der Absatz immer sicher und äußerst gut. Es ist ihnen nichts zu kostbar, um es für Leinwand oder blaue Kattune einzutauschen. Die Glaswaaren sind gleichfalls eine Hauptrubrik, und bei den Afrikanern in hohem Werth; besonders sind die kleinen Spiegel beliebt; jedermann hat dort seinen Taschenspiegel. Gemeine Trinkgläser sind wegen ihrer Wohlfeilheit auch auf den Colonieplätzen ein sehr guter Artikel. Glas- und andere Perlen sind in ihren Augen eine wahre Kostbarkeit, und daher ungemein vortheilhaft zum Tauschen.

Die böhmischen Kunststeine dienen ihnen statt der Juwelen; daher sind auch die gefärbten Steine, besonders rothe und grüne Topase, Krystalle, Flußsteine, Agate zu Ohrgehängen, Brust- und Kopfzierden in sehr großem Werth. Tabak in Blättern ist gleichfalls ein Hauptgegenstand dieses Handels, und daher der ungarische

Proponent rühmte, vier Jahre an der westafrikanischen Küste verlebt zu haben, und mit diesem Handel genau bekannt zu

---

ein Artikel, der sicher im Tauschhandel vierfachen Werth giebt. Von Branntwein sind sie große Liebhaber; jeder Neger fragt sogleich darnach, wenn er auf ein europäisches Schiff kommt. Wein ist gleichfalls beliebt, besonders auf den Colonieplätzen; er würde einen vortrefflichen Artikel zum Eintausch der Colonienwaaren geben, allein man ist noch nicht versichert, daß sich der ungarische gut auf der See hält, und wird daher zwar mehrere Gattungen, aber nur in kleiner Quantität, zum Versuche mitnehmen und demselben Branntwein beisetzen, weil man es vorzüglich dem Abgang von diesem zuschreibt, daß sich die erbländischen Weine auf den Seefahrten nicht halten. Die Engländer mengen in alle Weine auf dem Meere viel Branntwein.

Die westafrikanischen Landesproducte sind dagegen lange nicht so mannichfaltig und zahlreich, als die österreichischen Fabrikwaaren, aber von ungleich größerem Werth, durch den starken Gebrauch uns nothwendig geworden, und daher zu einem vortheilhaften Verkehr sehr geschickt. Es sind nachstehende, als: Goldsand, Elfenbein, rothes und gelbes Farbholz, blaue Farbe von den Blättern eines an diesen Küsten befindlichen Baums, Indigo, Gummi-Senegal, Gummi-Copal, Straußfedern, Palmöl, Pfeffer, Reiß in großer Menge, Datteln u. s. w. und noch andere Artikel.

Goldsand ist wohl ein Hauptartikel der westafrikanischen Retourwaaren, selbst dem geprägten Golde vorzuziehen, und allein hinreichend, diesen Seehandel höchst wichtig für den Handelsmann und den Staat zu machen; allein die Zeiten sind vorbei, wo er im Ueberfluß zu finden war, und die Europäer für unbedeutende Glaswaaren oft Centner davon eintauschten. Die Afrikaner kennen nun den Werth davon, und wiegen denselben auf ihren hölzernen Wagen den Europäern vor. Doch tauschen sie noch gegenwärtig sehr willfährig europäische Waaren dafür ein, welche sie brauchen. Von Elfenbein ist bekanntlich der Absatz in den Erblanden sicher, und der Ueberfluß leicht an andere Nationen abzusetzen. Aber da der Goldsand nur selten in großen Partien zu finden, in kleinern aber sehr wohlfeil ist, so wird auch dieser Küstenhandel nur dann erst sehr vortheilhaft für Oesterreich werden, wenn Factoreien auf dieser Küste eingerichtet sind, die gelegentlich den kleinen Einkauf davon für die größeren Schiffe besorgen können. Rothes und gelbes Farbeholz ist überaus wohlfeil, und bei dem großen Verbrauch dieser Waare in den erbländischen Fabriken sehr einträglich. Gummi-Senegal und Gummi-Copal sind in den Fabriken gleichfalls ein unentbehrliches Bedürfniß, und es giebt daher für diesen Seehandel allezeit einen guten Gewinn; denn der Artikel steigt bei dem Monopol der Engländer während eines Seekrieges über acht und zehnfach.

Straußfedern sind in den Erblanden wie im Auslande ein beliebter Artikel, und an der afrikanischen Küste um leichte Preise ein-

seyn, so war doch sein Plan überhaupt, und besonders sein Vorschlag zur Errichtung einer österreichischen Factorei da-

---

zutauschen. Palmöl ist häufig zu haben und für Apotheken ein schätzbarer Artikel, in den österreichischen aber noch wenig in der Anwendung, in den englischen hingegen desto häufiger. Pfeffer ist immer zu haben, auch Reiß im Ueberfluß, und äußerst wohlfeil im Vergleich mit dem türkischen und italienischen. Eine gleiche Bewandtniß hat es mit dem Wachs von den wilden Bienen, welches die Küstenbewohner in den Wäldern sammeln, und nur wegen seiner Wohlfeilheit einen Retourartikel abgeben könnte. Ein an sich unbedeutender Artikel könnte wegen der Umstände für diesen Seehandel sehr einträglich werden, nämlich die edlen Holzgattungen; da rothes und ein sehr schönes gelbes Holz an einer Küste von Westafrika sehr häufig gefunden wird, und weiter nichts kostet, als es zu hauen und auf das Schiff zu bringen. Da dieser Artikel aber in Wien wegen der dort bekannten und beliebten Tischlerarbeiten sehr gesucht und bezahlt wird, so dürften diese Hölzer, welche in Afrika nichts als das Fällen kosten, einen sehr guten Gewinn bringen.

Doch diese Artikel sind nicht die einzigen; der Verlauf der Zeit wird mehrere kennen lernen, die für Oesterreich brauchbar sind, wie es immer bei Handlungen sich ergab; und es sind gegründete Aussichten vorhanden, in der Folge die wichtigsten, nämlich Zucker (?), Kaffee (?), Zimmet (?) daher beziehen, und so den westindischen Handel entbehren zu können (???).

Aus allem diesem leuchtet jedem Handelsfreunde leicht ein, daß die westafrikanischen Producte zwar keineswegs mit der Menge und Kostbarkeit der ostindischen Waaren zu vergleichen, aber daß dieselben immer einen guten Gewinn und sicheren Absatz in den Erblanden versprechen, welches die Basis eines jeden guten Handels ist.

(Nun folgt das Spezielle in Hinsicht auf den Proponenten und Geschäftsführer, seinen eigenthümlichen Beruf u. s. w., was hier kein Interesse mehr haben kann, wenn auch im jetzigen Zeitpunct, vielleicht mehr als damals die Idee berücksichtiget werden könntee vorausgesetzt, daß der noch für Oesterreich ungleich wichtigere Levantehandel, und jener nach den übrigen mittelländischen Meeresküsten schon hinlänglich besorgt und benutzt wäre. Alsdann verdient aber auch dasjenige einer Berücksichtigung, was der Proponent von der Errichtung einer Factorei an der westafrikanischen Küste im Folgenden erwähnt:)

Die Errichtung einer Factorei auf der westafrikanischen Küste ist allerdings ein wesentlicher Punct dieses großen Geschäfts, der sehr wohl in Erwägung gezogen zu werden verdient.

Kein Seehandel nach Indien kann ohne Factoreien in die Länge bestehen; das Beispiel aller zur See handelnden Nationen, der Engländer, Holländer, Franzosen, Schweden, Dänen, liegt vor Augen.

Die Unternehmer hatten daher dieses Hülfsmittel zu einem soliden Seehandel keineswegs außer Acht gelassen, um das österreichische

selbst nicht gründlich genug; zugleich waren die Zeitumstände für die Ausführung desselben zu unsicher, und endlich trat

---

Seecommerz auf Westafrika damit vollkommen und dauerhaft zu begründen. Der Proponent sollte daher Bedacht seyn, auf den weit ausgedehnten Küsten von Westafrika einen solchen Ort ausfindig zu machen, der sicher und zur Niederlage geschickt ist. — Die Bestimmung derselben ist, in Abwesenheit der größeren Schiffe allen möglichen Vorschub zu verschaffen, den Küstenhandel durch kleine Schiffe stets lebendig zu erhalten, die westafrikanischen Landesproducte gelegentlich einzutauschen, den größeren aus Europa ankommenden k. k. Schiffen zum Stapelorte zu dienen, damit dieselben die eingesammelten Producte bereits vorräthig finden und nach Europa führen können, wodurch dieser österreichisch westafrikanische Seehandel sehr erleichtert und verkürzt wird. Da die Errichtung einer solchen Factorei aber eine Sache von Wichtigkeit ist, und viele Vorsicht erfordert, so konnte der Proponent keineswegs für bestimmt angeben, ob gleich bei der ersten Unternehmung nach Westafrika die Anlegung einer solchen Factorei Statt haben wird, oder nicht; denn die Österreicher sind nicht die einzig handelnde Nation auf Westafrika; lange schon vor ihnen haben die Engländer, Holländer, Spanier, Franzosen, Portugiesen, Schweden, Dänen dahin gehandelt, und besitzen an dieser ausgedehnten Küste Colonien und Factoreien. — Alle diese Nationen fanden den westafrikanischen Handel seit 200 Jahren wichtig, und wegen des Sclavenhandels von unbedingter Nothwendigkeit; auch ist er ihnen wegen der Nähe von Werth. Die Engländer suchen ihn vorzüglich dadurch zu heben, daß sie aus Ostindien Zucker, Kaffee, Zimmt, Pfeffer und andere Gewürze dahin zu verpflanzen sich bemühen; die Oesterreicher haben also mehrere europäische Nationen zu Rivalen in dieser Seehandlung. — Allein dieses ist für Handelskenner und Kenner dieser Küsten nicht abschreckend, jedoch eine gewisse Umsicht empfehlend, besonders da die ganze westliche Küste von Afrika eine ungeheure Erdstrecke ist, und die sämmtlichen Besitzungen der Europäer nur gering in Vergleich mit dem Ganzen sind. Indem sich diese große Küste vom Aequator bis 36 Grad nördlicher Breite, und 34 Grad südlicher Breite, folglich 1050 Meilen in gerader Linie, und mit den Krümmungen viermal so weit, als von Wien nach Petersburg ausdehnt. Für Oesterreichs Seehandel ist also so gut, für die Dänen, Schweden und Portugiesen noch Platz genug, und für eine Factorei von ein Paar Quadratmeilen übrig. Die Einwohner sind meistens von guter Art, sehen es gern, wenn sich Weiße bei ihnen niederlassen um europäische Waaren gegen ihre Producte leicht eintauschen zu können. Sie geben ihnen gern einige Quadratmeilen Land gegen wenige Waaren; die Engländer haben die ganze Strecke auf Sierra Leone, die man ihnen zwar Anfangs schenkte, doch nachher um circa 10,000 Fl. Waare angekauft. — Das Klima ist zwar heiß, doch lange nicht so sehr unterm Aequator, als einige Grade davon. Man ist bereits lange und durch viele Erfahrung von dem Vorurtheil zurück, daß es dem an ein kälteres Klima gewöhnten Europäer uner-

Graham selbst zurück und reiste nach England, worauf die Gesellschaft ihre angekauften Schiffe und ihre Fonds zu einer Unternehmung nach Nordamerika und Westindien verwendete, aber ohne Sachkundiger Leitung zuletzt zufrieden seyn mußte, keinen baaren Verlust dabei erlitten zu haben.

Nicht einzig — aber dabei immer sehr zweckmäßig und nützlich — ist die Einrichtung der Hafenämter an der österreichischen Seeküste. Ihre Bestimmung ist die Evidenthaltung der gesammten österreichischen Handelsschifffahrt mit den dazu gehörigen Individuen und des Ordnungswesens derselben, nach Maaßgabe des bestehenden Seehandelsrechts, wie es nämlich theils durch frühere Verordnungen, theils durch die gegenwärtig wiederum als Gesetz eingeführte Ordonanza della Caesarea regia Marina delli 2. Marzo 1802, (publicata per ordine di S. M. I. R. A. Venezia dalle stampe di Francesco Andreola 1802.) theils durch die für die österreichische Marine in Anwendung gebrachte Militärgesetze und Kriegsartikel, theils endlich durch das für einzelne Fälle einstweilen subsidiarisch gültige venezianische Seerecht, (Codice per la Veneta mercantile marina in 4. Venezia 1786,) bestimmt ist, ohne daß jedoch diese Hafenämter in Streitfällen als Justizbehörden einzuschreiten hätten.

Der=

---

träglich sei. Aber man erhält auch hier leicht und wohlfeile Hülfsarbeiter an den Eingebornen selbst, die alle jene Arbeiten für den geringen Lohn von 15 Xr. täglich, mit Waaren bezahlt, leisten, wobei sich der Arbeiter vorzüglich den Einflüssen des Klima's auszusetzen genöthigt ist, und wodurch bei dem Europäer leicht Entzündungs= und Faulfieber und die Ruhr entstehen.

Um jede Besorgniß, und noch mehr jeden Nachtheil zu beseitigen, wolle man also jede Uebereilung in der Auswahl eines Platzes vermeiden, bis man einen gefunden hat, der die mindesten Besorgnisse übrig läßt, oder vielmehr die zweckmäßigste Fürsorge gegen eintretende Unfälle gestattet oder anbietet.

Dergleichen Hafenämter bestehen jetzt im Gouvernement des Herzogthums Venedig zu Venedig, dann zu Chioggia und zu Goro, in welchen letzteren beiden Orten Vicehafenämter sind. Im seeküstenländischen Bezirke der Carlstädter Militärgrenze und in Dalmatien ist nur ein Hafenamt zu Triest; aber außer diesem noch sieben Vicehafenämter zu Porto-Re, Rovigno, Zengh, Zara, Spalato, Ragusa und Porto-Rose. Dort müssen, nach dem Hofrescripte vom 24. Januar 1764, alle in der Umgegend ansässige Schiffleute, namentlich mit Angabe ihres Alters und Wohnortes und der Zeit, wenn sie sich dem Schiffsdienst gewidmet, und die in der Gegend erbauten, oder daselbst ansässigen Eigenthümern gehörigen Schiffe, einprotocollirt werden. Eben daselbst werden die Schiffsleute, (Capitäns, Schreiber und Matrosen,) verpflichtet *).

Eine andere Obliegenheit der Schiffsämter ist auch die Verfassung und Ertheilung der Rolle für jedes unter der k. k. österreichischen Flagge aus einem österreichischen Hafen auf eine längere Reise abgehende Schiff. In dieser Rolle wird das Schiff mit Nummer oder Namen und seine Bestimmung bezeichnet, seine Ladung und Bemannung individuell angegeben, und von dieser in zwei Exemplaren verfaßten Rolle erhält das eine mit der Fertigung des Schiffs-

*) Der Eid, den jeder sich der Schiffahrt Widmende bei einem der Schifffahrtsämter abzulegen hat, lautet folgendermaßen: „Ich ..... verspreche und verbinde mich mit einem körperlichen Eide, daß ich nach heutiger Einverleibung in die Schifffahrtsmatrikel nicht nur in meiner Dienstleistung verbleiben, sondern auch mich bereit halten wolle, bei aller Gelegenheit in dem Schifffahrtsdienste, wo es nöthig seyn wird, auf den k. k. österreichischen Kriegs- und Kauffahrteischiffen zu dienen, so wahr mir Gott helfe u. s. w." — Nach dieser Eidesleistung erhält jeder Seemann ein Certificat des Schiffamts, daß er der Schifffahrtsmatrikel einverleibt seie, und wird eben dadurch von der Militärpflichtigkeit zum Landdienste befreit.

amtes der Capitän des Schiffes nebst seinem besonderen Schiffspaß; das zweite Exemplar der Rolle hingegen bleibt mit der Unterfertigung des Capitäns bei dem Schiffsamte, dessen Vorsteher sodann die Mannschaft zu treuer Erfüllung ihrer Pflichten ermahnt, und daß ihr Benehmen überall so seyn solle, damit sie der österreichischen Flagge Ehre machen. — Kommt nun ein solches Schiff wieder zurück, so hat der Schiffscapitän seine Rolle zu zeigen, und die darin bemerkte Mannschaft vorzustellen, oder jede Aenderung durch die eingetretene Nothwendigkeit zu rechtfertigen, und dieses entweder mit einem Consulats= oder sonstigen obrigkeitlichen Zeugnisse, oder durch die eidliche Bestätigung eines Theils der übrigen Schiffsmannschaft zu bewähren, widrigenfalls der Capitän oder Schiffseigenthümer, nach dem Hofrescripte vom 22. September 1759, zu einer Strafe von 50 Fl. für jeden abgängigen oder verwechselten Mann angehalten wird. Den Schifffahrtsämtern liegt ferner die Berichtserstattung und die Erhebung aller Thatbestände ob, welche bei Ansuchung eines k. k. Flaggenpatents durch die Landesbehörde zur richtigen Würdigung des Gesuches zu erörtern sind. Dann hat der Schifffahrtsamtsvorsteher auch die Berücksichtigung des Gesundheitszustandes der Mannschaft, die Anweisung an die vorgeschriebene Contumaz zu besorgen, und alle Vorfälle auf den Schiffen und die Collisionsfälle zwischen zwei Fahrzeugen zu erheben, die einer politischen oder rechtlichen Entscheidung bedürfen, und in Fällen, wo Gefahr auf dem Verzug haftet, diese Entscheidung, den bestehenden Gesetzen gemäß, wohl selbst zu fällen, wozu er nach dem Editto politico vom Jahre 1774, 1ster Artikel, 1ster, 2ter und 3ter §., mit der nöthigen Beschränkung berechtiget ist. Endlich sind in demselben Edict noch die weiteren Verpflichtungen des Schifffahrtsamtes ausgedrückt, die es rücksichtlich der Reinhaltung der Landungsplätze, der Sicherheit der Schiffe gegen Feuersgefahr und andere Beschädigungen, der Ordnung bei dem Auf= und Ausladen u. s. w. zu beobachten hat; wohin auch alle Dienstsachen der Schiffsmannschaft gehören, die eine polizeiliche Einschreitung nöthig machen, wie es die Hofentschließung vom 3. April 1770 vorschreibt. — Ueber alle diese Obliegenheiten und ihre Besorgung müssen bei den Schiffsämtern genaue Protocolle, so wie ein eigenes Tagebuch über die ein= und auslaufenden Schiffe, und über die eingegangenen Schiffsgebühren geführt

werden, die ein Geringes betragen, und nach der Größe der Schiffe und ihrem Tonnengehalt, zugleich aber auch nach der verschiedenen Beschaffenheit ihrer Ladung in dem dafür bestehenden besonderen Tarif bestimmt sind.

Man lobt die in dem österreichischen Littorale erbauten Schiffe, vorzüglich diejenigen kleinerer Art, die für diese Küste besonders geeignet sind; und doch haben sie meistens Leute gebaut, welche den Schiffbau weniger wissenschaftlich, als aus Erfahrung verstehen. An den größeren tadelt man zwar noch, daß ihre Einrichtung für Kauffahrer eine zu starke Bemannung erfordert, und daß sie sich etwas schwer regieren lassen; kann man aber bei so vielen anderen vorhandenen, die österreichische Seeschifffahrt begünstigenden Umständen nicht mit der größten Wahrscheinlichkeit den baldigsten Verbesserungen auch in dieser Rücksicht entgegen sehen? und muß man nicht mit Grund von der weisen Fürsorge der Regierung für diesen jetzt äußerst wichtigen Industriezweig erwarten, daß sie, mit Benutzung des Raths der geschicktesten Männer in diesem Fache, die bestimmtesten und zweckmäßigsten Verfügungen treffen werde, dem Schiffbau allen jenen Vortheil zu verschaffen, den er hier so leicht zu erhalten im Stande ist.

Ueberhaupt hat Oesterreich die günstigste Anlage, in Kurzem eine bedeutende Seemacht zu haben; nämlich, wie bereits erwähnt worden, hat es 1) einen Ueberfluß an den nothwendigsten Erfordernisse zum Schiffsbau unweit seiner Küsten; denn einen großen Theil derselben, (vorzüglich die nördlichsten und südlichsten,) umgeben die dichtesten Gehölze, welche den reichsten Vorrath von allen Gattungen zum Schiffbau tauglicher Holzarten enthalten *); auch eine große Menge Eisen, Kupfer, Hanf und Harz werden in geringer Entfernung erzeugt, oder können leicht bis zu den Schiffswerf-

*) Im Jahre $\frac{1764}{1765}$ veranlaßte die Commerzienhauptintendanz zu Triest in der Carlstädter Militärgrenze eine Abschätzung des zum Schiffsbau tauglichen Holzes, und man zählte über 40 Millionen Stämme allein in den drei, der Seeküste zunächst gelegenen Regimentsbezirken. — Erst in den Jahren 1801 und 1802 ließ ich eine ähnliche Abschätzung der Broder und Ozailer Waldungen vornehmen, und der hierüber erstattete Bericht des Oberforstmeisters von Schwaben-Thurneis giebt nach dem beigelegten Ausweis auf den Flächenraum von beiläufig 61,000 Jochen Waldungen über 790,000 Stämme an, die zum Gebrauche beim Schiffbau tauglich waren.

ten an die Küste gebracht werden. — 2) hat Oesterreich eine hinlängliche Menge, wenn auch nicht wissenschaftlich gebildeter, doch mit der besten natürlichen Anlage zur Schifffahrt begabter und geübter Seeleute, welche wegen ihres zum Theil wenig fruchtbaren Landstriches genöthiget seyn würden, wenn ihnen die eigene Schifffahrt nicht den benöthigten Unterhalt verschaffte, solchen bei diesem Geschäfte in andern Ländern zu verdienen. — 3) besitzt es eine ungeheure Menge solcher Producte, die in beinahe allen Ländern gute, gangbare, selbst nothwendige Waaren sind, und (wenn durch Herstellung bequemer Land- und Wasserstraßen die Zufuhr derselben zu den Seeplätzen überall erleichtert seyn wird,) eine beträchtliche Anzahl Schiffe immerwährend beschäftigen können, welche 4) auch fast immer eine offene Aus- und Einfahrt aus und in alle österreichische Seehäfen haben. Der Winter, in welchem bisweilen heftige Stürme herrschen, ist hier von kurzer Dauer, und die See niemals gefroren. Eben so ist die See an der damaltischen Küste fast immer gegen Stürme gesichert, und ungleich besser, als an den westlichen Küsten des adriatischen Meeres zu befahren; daher halten sich auch die Schiffe, welche aus der Levante nach Venedig gehen, bis nach Istrien immer an dieser Seeküste, wie schon Antenor beim Homer diesen Weg nahm. — Endlich 5) begünstiget die Lage der österreichischen Staaten, fast in dem Mittelpuncte von Europa, ihr Zusammenhang mit den wichtigsten Handelsplätzen, und der Vorsprung, den sie eben dieser Lage wegen in Ansehung des höchst vortheilhaften levantinischen Commerzes haben, ihre Handlung, so wie ihre Schifffahrt vorzugsweise; und es ist kein Zweifel, daß Oesterreich blos durch die Herstellung einer leichten inländischen Gemeinschaft, mittelst zweckmäßiger Verbindung seiner schiffbaren Flüsse, und durch die Einführung eines seiner Lage und seinen Handelsverhältnissen entsprechenden Mauthsystems der Mittelpunct der europäischen Handlung, und zwar viel dauerhafter werden könnte, als es Venedig und Antwerpen eine Zeit lang wären.

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Liechtenstern, Joseph Marx <<von>>,

Ueber Oesterreich's Seeküste, Seeschifffahrt und Seehandel nach ihrem gegenwärtigen Verhältnissen und daraus abgeleiteten Ansichten

Altenburg 1821

Merc. 128 i
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10291285-6